



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 08]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 5, 2015/पौष 15, 1936

No. 08]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 5, 2015/PAUSA 15, 1936

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 31 दिसंबर, 2014

सं० टीएएमपी/43/2014-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण, महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ निर्धारण हेतु संशोधित दिशा-निर्देश, 2013 के अन्तर्गत कांडला पत्तन में बर्थ 11 और 12 के प्रचालन और अनुरक्षण हेतु "जैसा है जहां है" आधार पर पीपीपी मोड पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में संदर्भ टैरिफ के निर्धारण के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा निपटारा करता है।

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

.....

आवेदक

गणपूर्ति

1. टी.एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
2. सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(28 नवम्बर, 2014 को पारित)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास से कांडला पत्तन में बर्थ 11 और 12 के प्रचालन और अनुरक्षण हेतु "जैसा है जहां है" आधार पर सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) मोड पर 30 वर्षों की रियायती अवधि के लिए कंटेनर टर्मिनल के रूप में संदर्भ टैरिफ के निर्धारण के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई, 2013 द्वारा महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत 31 जुलाई, 2013 को 'महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013' जारी किए थे। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश 8 अगस्त, 2013 को भारत के राजपत्र, राजपत्र सं. 214 में अधिसूचना सं. टीएएमपी/18/2013-विविध द्वारा अधिसूचित किए गए। इसके बाद, पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत महापत्तन में परियोजना हेतु टैरिफ निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देश, 2013 जारी किए और 9 सितंबर, 2013 से प्रभावी किए। कथित संशोधित दिशा-निर्देश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 254 द्वारा अधिसूचित किए गए।

- 3.1 केपीटी ने अपने दिनांक 26 अगस्त, 2014 के पत्र द्वारा 2013 के टैरिफ दिशा-निर्देश के अंतर्गत 30 वर्षों की अवधि के लिए पीपीपी मोड पर बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन और अनुरक्षण हेतु संदर्भ टैरिफ के अनुमोदन प्राप्त करने का प्रस्ताव दायर किया है।
- 3.2 केपीटी के दिनांक 26 अगस्त, 2014 के प्रस्ताव में कथित प्रस्ताव पर परामर्श करने वाले संभावित बोलीदाताओं की सूची नहीं दी है। अतः, केपीटी को हमारे दिनांक 2 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा संभावित बोलीदाताओं की सूची उनके संपर्क ब्यौरे सहित प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।
- 3.3 केपीटी ने प्रत्युत्तर में फैंक्स द्वारा प्रेषित अपने दिनांक 9 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा तीन बोलीदाताओं के संपर्क ब्यौरे सूचित किए जिन्होंने आवेदन-पूर्व बातचीत में भाग लिया और एक संभावित बोलीदाता जिसने आरएफक्यू पर स्पष्टीकरण मांगा किंतु, कथित प्रस्ताव पर केपीटी द्वारा परामर्श की जाने वाली आवेदन-पूर्व बातचीत में भाग नहीं लिया। पत्तन द्वारा जारी नए आरएफक्यू के संदर्भ में, केपीटी ने अपने दिनांक 22/25 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा तीन संभावित आवेदकों की सूची बनाई जिन्होंने आवेदन-पूर्व बातचीत में भाग लिया, जैसा कि पत्तन ने अपने दिनांक 9 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा पहले प्रस्तुत किया था।
- 3.4 केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की विशेषताओं का सारांश निम्नानुसार है:

(i) **प्रस्ताव की पृष्ठभूमि:**

- (क) केपीटी ने मैसर्स एबीजी कांडला, कंटेनर टर्मिनल प्राईवेट लिमिटेड के साथ 23 जून, 2006 को लाईसेंस करार करके अपनी बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल विकसित किया है।
- (ख) तत्पश्चात, तकनीकी और वित्तीय चूकों जैसेकि एबीजीकेसीटीएल द्वारा बैक-अप एरिया की गैर-अधिप्राप्ति और विद्युत उप-केन्द्र के गैर-निर्माण के लिए केपीटी ने तारीख 14.2.2013 से बाद की स्थानांतरण तारीख नहीं के सहित 3.11.2012 को एबीजीकेसीटीएल को समाप्ति नोटिस जारी किया।
- (ग) इसके बाद एबीजीकेसीटीएल ने जिला न्यायालय में 21.03.2013 दायर किया और गुजरात उच्च न्यायालय में इसकी कार्यवाहियां चलीं।
- (घ) गुजरात उच्च न्यायालय, अहमदाबाद के दिनांक 16.08.2013 के आदेश के अनुसरण में, औपचारिकताएं पूरी करने के बाद एबीजीकेसीटीएल के अधीन बर्थ संख्या 11 और 12 का केपीटी ने 27 सितम्बर, 2013 को अधिग्रहण किया। विवादित मामले पर मध्यस्थता कार्यवाही चल रही है। अतः केपीटी ने 2008 के दिशा-निर्देश अपनाते हुए 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ के निर्धारण का प्रस्ताव दायर किया है।

(ii) **टैरिफ दिशा-निर्देश, 2008 अपनाने का प्रस्ताव करने के लिए केपीटी का औचित्य:**

- (क) कांडला पत्तन पर 'जैसा है, जहां है' आधार पर' बर्थ संख्या 11 और 12 को बीओटी आधार पर कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन और अनुरक्षण की प्रस्तावित परियोजना का केपीटी में अन्य कंटेनर टर्मिनल परियोजनाओं अथवा अन्य महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के साथ परियोजना के कार्य-क्षेत्र, क्षमता, लागत और परियोजना स्थल लाभ में काफी भिन्नता के कारण तुलना करना कठिन है।
- (ख) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास पर महा कंटेनर टर्मिनल, चैन्नई पत्तन न्यास पर चैन्नई कंटेनर टर्मिनल और कांडला पत्तन न्यास पर टूना टेकरा पर कंटेनर संचालन की क्षमता 2-4 मिलियन टीईयू और परियोजना लागत रुपये 2000 करोड़ से रुपये 6000 करोड़ है। जबकि, बर्थ संख्या 11 और 12 के कंटेनर टर्मिनल को समर्थित अवसंरचना के न्यूनतम विकास सहित प्रचालित और अनुरक्षित करने का प्रस्ताव है। परियोजना में बर्थ निर्माण भी सम्मिलित नहीं है।
- (ग) पहले से अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ हो सकता है कि प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व न करे अतः केपीटी का 2008 के अपफ्रंट टैरिफ दिशा-निर्देश के सिद्धांतों का पालन करते हुए 2013 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ के निर्धारण हेतु प्रस्ताव बनाने का प्रस्ताव है जो 2013 के टैरिफ दिशा-निर्देशों की धारा 2.4 के अनुसार है।

(iii) **प्रत्यक्ष लक्षण:**

- (क) प्रस्तावित परियोजना में अवसंरचना समर्थन का विकास, संस्थान और बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन और अनुरक्षण कार्यकलापों को बाहरी स्रोतों को ठेके पर देना शामिल है (30 वर्षों की अवधि के लिए 'जैसा है, जहां है' आधार पर)।
- (ख) बर्थ संख्या 11 और 12 के परिणाम और जलयान का अधिकतम आकार जिसे इन दोनों बर्थ में समायोजित किया जा सकता है वह निम्नानुसार है:

बर्थ संख्या	परिमाण	अधिकतम जलयान आकार
11वीं बर्थ	264एम * 55.65एम	65000 डीडब्ल्यूटी
12वीं बर्थ	281एम * 54.6एम	75000 डीडब्ल्यूटी

- (ग) केपीटी उपरोक्त वर्णित कंटेनर बर्थ के निकट नौसंचालन चैनल में 13 मीटर ड्राफ्ट और 14.1 मीटर तल कर्षण गहराई प्रदान करेगा।
- (घ) जहां तक ईसीडी कंटेनरों के संचालन हेतु रेलवे साइडिंग का संबंध है, वर्तमान सुविधाएं अर्थात 5 से 6 रेल-ट्रैक बर्थ संख्या 10 तक उपलब्ध हैं। तथापि, परस्पर सहमति पर, पत्तन का, लाईन संख्या 8 को अंकित करना प्रस्तावित है जो आईसीटी कंटेनरों के संचालन हेतु बर्थ संख्या 10 तक है।

(iv) **इष्टतम क्षमता:**

- (क) टीएमपी दिशा-निर्देशों में टीईयू की अधिकतम संख्या के 70 प्रतिशत के रूप में इष्टतम क्षमता की गणना का उल्लेख किया गया है जिसका गेंटी क्रैनों (बर्थ लंबाई/100) और गेंटी क्रैनों की औसत संख्या पर विचार करते हुए एक वर्ष में बर्थ के साथ संचालन किया जा सकता है। इष्टतम क्षमता स्थापित करने की इस कार्य-विधि का केपीटी ने पालन नहीं किया है क्योंकि बर्थ की इष्टतम क्षमता पहले ही 0.6 मिलियन टीईयू के रूप में निर्दिष्ट की जा चुकी है।

- (ख) ईष्टतम यार्ड क्षमता कंटेनर की अधिकतम संख्या की 70 प्रतिशत है जो एक वर्ष में यार्ड से जा सकती है। परियोजना के लिए कुल समर्थित क्षेत्र को परियोजना की निर्धारित क्षमता के आधार पर टीएमपी दिशा-निर्देश, 2008 के अनुसार निकाला जा सकता है जो निम्नानुसार है:

जी = टीईयू में कुल ग्राउंड स्लॉट = 285 स्लॉट * हैक्टेयर

एच = औसतन स्टैक ऊंचाई = 2.5

पी = दिनों की संख्या में अवधि = 365 एस = एर्ज कारक = 1.3

डी = औसत डवेल समय = निर्यात के लिए 4 दिन, आयात के लिए 2 दिन (औसत डवेल समय = 3 दिन मानते हुए)

अतः 0.6 एनएन टीईयू की क्षमता हेतु प्रदत्त किए जाने वाले क्षेत्र को निम्नानुसार निकाला जा सकता है:

कुल हैक्टेयर = परियोजना क्षमता / $(0.7 * 285 \text{ स्लॉट} * \text{औसत}$

स्टैक ऊंचाई * अवधि / (सर्ज कारक * औसत डवेल समय)

= 12.85 हैक्टेयर (15 हैक्टेयर में पूर्णांकित)

अतः, ईष्टतम यार्ड क्षमता हेतु यार्ड का 15 हैक्टेयर माना गया है।

(v) **परियोजना के लिए परिसंपत्तियां:**

- (क) पत्तन के स्वामित्व में निम्नलिखित परिसंपत्तिया बीओटी प्रचालन को सौंप दी जाएगी:

(i) 50 टन क्षमता वाली 4 (संख्या) आरएमक्यूसी, डूसन मेक।

(ii) 40 टन क्षमता वाली 4 (संख्या) आरटीजीएस, डूसन मेक।

(iii) 40 टन क्षमता वाली 3 (संख्या) रीच स्टैकर, लिंडे मेक।

आरएमक्यूसी, आरटीजीएस और रीच स्टैकर की मूल्यहासित लागत रुपये 129.63 करोड़ और मरम्मत लागत रुपये 21.77 करोड़ है जिसका वहन सफल बीओटी प्रचालक करेगा। टैरिफ संगणना में यह परियोजना लागत का हिस्सा होगी।

- (ख) उपरोक्त के अलावा, बीओटी प्रचालक निम्नलिखित मदों का नियोजन/निर्माण करेगा:

(i) अतिरिक्त 4 (संख्या) आरटीजीएस और 24 (संख्या) ट्रैक्टर ट्रेलर का प्रापण।

(ii) 15 एकड़ के समर्थन क्षेत्र विकास जिसमें कंटेनर स्टैक यार्ड का विकास, पंप हाउस का निर्माण, पंप और वहनीय जल साधन की व्यवस्था।

(iii) 11 केवी विद्युत उप-केन्द्र, बिजली, सूचना प्रौद्योगिकी और प्रकाश प्रणालियां।

(iv) अग्नि-शमन, अग्नि हार्ड्रेंट और जल आपूर्ति लाईन।

- (ग) निम्नलिखित तालिका 2008 दिशा-निर्देशों के अनुसार उपकरण के नियामत स्तर, केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरणों की संख्या और 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों से विचलन दर्शाती है:

उपकरण	टैम्प के अनुसार मानक	टैम्प मानक के अनुसार आवश्यकता	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	पत्तन के पास वर्तमान उपकरण	प्रापण किए जाने वाले उपकरणों की अतिरिक्त संख्या
घाटय गैनिटी क्रेन (क्यूजीसी)	100 एम बर्थ लम्बाई के लिए 1	5	4	4	शून्य
आरएमजीसी	6 रैक/प्रतिदिन संचालन के लिए 1	1	0	शून्य	शून्य
आरटीजीसी	प्रत्येक घाटय गैनिटी क्रेन के लिए 3	15	8	4	4
रीच स्टैकर/टॉप लिफ्ट ट्रक	9 आरटीजी के लिए 1	2	3	3	शून्य
ट्रैक्टर ट्रेलर	प्रत्येक क्यूजीसी के लिए 6	30	24	शून्य	24

परियोजना के लिए उपकरणों की आवश्यकता का निर्धारण आरएमक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त मत के आधार पर किया गया है। टीएमपी के मानकों से विचलन परियोजना को व्यवहार्य करने के लिए निवेश की लागत को तर्कसंगत बनाने के लिए प्रस्तावित किया गया है।

(vi) **परियोजना लागत:**

परियोजना की कुल लागत टीएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार रुपये 299.87 करोड़ है। सिविल कार्यलागत, यांत्रिकी लागत, सूचना प्रौद्योगिकी और अन्य लागत सहित पूंजी लागत का विस्तृत ब्यौरा निम्नानुसार है:

विवरण	रु. करोड़ में
सिविल लागत:	
बैकअप क्षेत्र विकास(समर्थित परिसंपत्तियों सहित)	64.76
जलापूर्ति सिविल कार्य	0.15
कुल सिविल लागत:	64.91
यांत्रिकी उपकरण लागत:	
वर्तमान उपकरणों की लागत अर्थात् प्रचालक द्वारा ली जाने वाली केपीटी की परिसंपत्तियों का निवल मूल्य जैसेकि क्यूजीसी के संख्या-4, आरटीजीसी के संख्या-4 और रीच स्टैकर/टॉप लिफ्ट ट्रक के संख्या-3 (केपीटी का अपफ्रन्ट रु 129.63 करोड़ + उपकरणों की अनुमानित मरम्मत लागत रु 21.77 करोड़)	151.40
अतिरिक्त उपकरण	
आरटीजीसी(संख्या-4)	43.20
ट्रैक्टर ट्रेलर (संख्या-24)	5.28
बिजली उप-केंद्र की स्थापना (सीएमई विभाग द्वारा प्रदत्त एलएस)	1.00
टग्समन	0.95
विद्युत और रोशनी प्रणाली	1.00
कुल यांत्रिकी उपकरण लागत	202.83
(रु 64.91 करोड़ + रु 202.83 करोड़) पर 10 प्रतिशत की दर से आईटी प्रणाली लागत	26.77
(रु 64.91 करोड़ + रु 202.83 करोड़) पर 2 प्रतिशत की दर से अन्य विविध लागत	5.35
कुल परियोजना लागत	299.87

केपीटी ने कहा है कि दिनांक 6 मार्च, 2014 के बोर्ड संकल्प के अनुसार परियोजना लागत को रुपये 302.39 करोड़ परिशोधित किया गया है।

(vii) **प्रचालन लागत:**

टीएमपी दिशा-निर्देश-2008 के अनुसार केपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र.स.	विवरण	मानक	इकाई	मात्रा	भारतीय रुपया / इकाई	रु. करोड़ में
1.	विद्युत और ईंधन लागत:					
(क)	विद्युत	8	किलोवाट / टीईयू	4800000 यूनिट	8.46	4.06
(ख)	ईंधन	4	लीटर / टीईयू	2400000 घंटे	63.15	15.16
	कुल					
2.	मरम्मत और अनुरक्षण					
(क)	सिविल कार्य	1%	सकल ब्लॉक का	72.70		0.73
(ख)	यांत्रिकी और विद्युत कार्य	2%	सकल ब्लॉक का	227.17		4.54
3.	बीमा	1%	सकल ब्लॉक का	299.87		3.00
4.	मूल्यहास					
(क)	सिविल कार्य	3.34%	सकल ब्लॉक का	72.70		2.43
(ख)	यांत्रिकी और विद्युत कार्य	10.34%	सकल ब्लॉक का	227.17		23.49
5.	लाइसेंस शुल्क					
	भूमि क्षेत्र		वर्ग मीटर	180034	350.16	6.30
	जल क्षेत्र		वर्ग मीटर	20056	175.08	0.35
6.	अन्य खर्च	10.0%	सकल ब्लॉक का	299.87		29.99
	कुल प्रचालन लागत					90.05

(viii) **वार्षिक राजस्व आवश्यकता और राजस्व आवश्यकता का संविभाजन:**

(क) अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है:

विवरण	रु करोड़ में
नियोजित पूंजी पर आय (299.87 करोड़ का 16%)*	47.98
प्रचालन लागत	90.05
कुल राजस्व आवश्यकता	138.03

[* वापसी की संगणना हेतु विचारार्थ नियोजित पूंजी और बोर्ड संकल्प के अनुसार प्रस्तुत आंकड़े मेल नहीं खाते]

(ख) 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार तीन कार्यकलापों में अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन किया गया है:

विवरण	मानकों के अनुसार % में	रु करोड़ में
कंटेनर संचालन राजस्व	90%	124.22
कंटेनर भंडारण राजस्व	7%	9.66
विविध सेवाएं	3%	4.14
कुल		138.03

वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित टैरिफ में कंटेनर संचालन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध सेवा प्रभार शामिल हैं। केपीटी पर बर्थ का चूँकि पहले ही निर्माण हो चुका है, बर्थ प्रभार का संग्रहण समय-समय पर लागू केपीटी की मान-दरों के अनुसार किया जाएगा।

(ix) **संदर्भ टैरिफ का निरूपण:**

(क) सर्वप्रथम, कार्गो संचालन कार्यकलाप हेतु राजस्व का अनुमान टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल हेतु टैरिफ अध्ययन को ध्यान में रखते हुए विभिन्न सेवाओं के लिए अनुमानित धनफल हेतु टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित संदर्भ टैरिफ पर आधारित है।

(ख) यथा उपरोक्त से निकले राजस्व अनुमान की प्रस्तावित परियोजना की कंटेनर संचालन गतिविधि हेतु निकली राजस्व आवश्यकता से तुलना की जाती है और प्रतिशत शोधन की गणना निम्नानुसार की जाती है:

प्रस्तावित कंटेनर संचालन कार्यकलाप हेतु अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता को टूना टेकरा परियोजना हेतु अनुमानित राजस्व से विभाजित करके = शोधन का प्रतिशत।

11वीं और 12वीं बर्थ पर प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ = टूना टेकरा हेतु अनुमोदित कंटेनर संचालन कार्यकलाप के लिए संदर्भ टैरिफ को शोधन कारक के प्रतिशत से गुणा करके।

(ग) उपरोक्त कार्य-प्रणाली का कंटेनर संचालन प्रभारों के निर्धारण के लिए अनुप्रयोग किया जाता है। इसी प्रकार की शोधन प्रतिशत का भंडारण प्रभारों और टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित संदर्भ टैरिफ पर विविध सेवा दरों पर अनुप्रयोग किया गया है।

(घ) केपीटी ने कंटेनर संचालन से संबंधित विभिन्न सेवाओं के लिए मान-दरों का विस्तृत मसौदा प्रस्तुत किया है। संदर्भ की सुगमता के लिए मसौदा एसओआर में प्रस्तावित सामान्य कंटेनर के लिए संचालन प्रभार नीचे दिए गए हैं:

क्र. स.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रु में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत:	2591.13	2092.84	1554.68	1255.70
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1295.56	1295.56	1295.56	1295.56
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	398.64	398.64	398.64	398.64

(x) **निष्पादन मानक:**

टैरिफ दिशा-निर्देश - 2013 के अंतर्गत यथा वांछित केपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक निम्नानुसार हैं:

	निष्पादन मानक	मान/यूनिट
1.	सकल बर्थ आउटपुट	25 चक्कर/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारण ड्रवैल समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न अराउंड समय	
	कंटेनरों का ट्रेलर(एकल प्रचालन)	2 घंटे
	कंटेनरों का ट्रेलर(दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुरूप, केपीटी के प्रस्ताव को प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/संभावित बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया गया है। एक संभावित बोलीदाता नामतः मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसिज ऑफ इंडिया(प्राइवेट) लिमिटेड के अलावा किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन/संभावित बोलीदाता से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई। मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसिज ऑफ इंडिया(प्राइवेट) लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति केपीटी को प्रतिपुष्टि जानकारी हेतु भेजी गई। केपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपने दिनांक 15 नवंबर, 2014 के पत्र द्वारा यूएलएआईपीएल की टिप्पणियों का उत्तर दिया।

5.1. तत्पश्चात्, केपीटी ने अपने दिनांक 4 अक्टूबर, 2014 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए संशोधित प्रस्ताव दिया।

5.2. केपीटी ने अपने दिनांक 4 अक्टूबर, 2014 के पत्र द्वारा भेजे गए संशोधित प्रस्ताव के मुख्य बिंदुओं का सारांश निम्नलिखित है:

(i) परियोजना लागत निम्नलिखित के कारण रुपये 299.87 करोड़ से बढ़कर रुपये 315.14 करोड़ हो गई है:

- (क) अपफ्रंट प्रीमियम को रुपये 129.6 करोड़ के उचित परिसंपत्ति मूल्य और रुपये 20.79 करोड़ की मरम्मत लागत मानते हुए गलती से रुपये 151.41 करोड़ उल्लिखित किया गया।
- (ख) आरएमक्यूसी की चार, आरटीजी की चार और रीच स्टैकर की चार (तीन अच्छी स्थिति में और एक खराब स्थिति में क्योंकि यह टूटी हुई है) की मरम्मत लागत रुपये 20.34 करोड़ और 15/14 प्राईम मूवर्स/ट्रेलर की मरम्मत लागत रुपये 0.45 करोड़ को अपफ्रंट प्रीमियम में शामिल नहीं किया गया है।
- (ग) रेलवे साइडिंग के साथ रैक में/से लदाई/उतराई हेतु आईसीडी कंटेनरों की पूर्व स्टैकिंग हेतु 3.2 हैक्टेयर के अतिरिक्त भूमि क्षेत्र के विकास के कारण पूंजी लागत में रुपये 3.91 करोड़ की वृद्धि (आवेदन-पूर्व बातचीत में संभावित बोलीदाताओं की मांग पर)।
- (घ) छूटग्राही द्वारा प्रापण की जाने वाली अतिरिक्त परिसंपत्तियों की संख्या में परिवर्तन के कारण अर्थात् 24 ट्रेक्टर ट्रेलर की लागत कम से कम होकर 9 होने पर लागत रुपये 3.30 करोड़ तक घट गई है।

(ii) निम्नलिखित तालिका 2008 दिशा-निर्देश के अनुसार उपकरण के नियामक स्तर, केपीटी द्वारा संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित उपकरणों की संख्या और 2008 दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों से विचलन दर्शाया गया है:

उपकरण	टीएमपी के अनुसार मानक	टीएमपी मानक के अनुसार आवश्यकता	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	पत्तन में वर्तमान उपकरण	प्रापण किए जाने वाले उपकरणों की अतिरिक्त संख्या
घाट गैन्ट्री क्रेन	100 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए 1	5	4	4	शून्य
आरएमजीसी	6 रैक/दिन संचालन के लिए 1	1	0	शून्य	शून्य
आरटीजीसी	प्रति घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए 3	15	8	4	4
रीच स्टैकर/टाप लिफ्ट ट्रक	9 आरटीजी के लिए 1	2	3	4	शून्य
ट्रेक्टर ट्रेलर	प्रत्येक क्यूजीसी के लिए 6	30	24	15	9

परियोजना की उपकरण आवश्यकता का निर्धारण आवेदन-पूर्व बातचीत में आरएमक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त मत पर आधारित है। टीएमपी दिशा-निर्देशों के मानकों से विचलन परियोजना को व्यवहार्य बनाने के लिए निवेश की लागत को औचित्यपूर्ण करने के लिए प्रस्तावित किया गया है।

(iii) संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित रुपये 315.14 करोड़ की पूंजी लागत का ब्यौरा निम्नानुसार है:

विवरण	रु करोड़ में
सिविल लागत:	
बैकअप क्षेत्र विकास (समर्थित परिसंपत्तियों से)	64.76
जलापूर्ति सिविल कार्य	0.15
रेल साइडिंग के साथ भूमि क्षेत्र का विकास	3.91
कुल सिविल लागत	68.83
यांत्रिकी उपकरण लागत:	
केपीटी से लिए गए वर्तमान उपकरणों के निवल परिसंपत्ति मूल्य की लागत अर्थात् क्यूजीसी 4 (संख्या), आरटीजीसी 4 (संख्या), रीच स्टैकर 3 + 1 रीच स्टैकर टूटी स्थिति में पत्तन में और 9 (संख्या) ट्रैक्टर ट्रेलर (केपीटी को अपफ्रन्ट रुपये 143.63 करोड़ + उपकरणों की अनुमानित मरम्मत लागत रुपये 20.34 करोड़=रु 163.97 करोड़) जमा (ट्रैक्टर ट्रेलर की मरम्मत लागत = रुपये 0.45 करोड़)	164.42
विद्युत उप-केन्द्र की स्थापना (सीएमई विभाग द्वारा एलएस प्रदत्त)	1.00
अग्निशमन	0.95
बिजली और प्रकाश प्रणालियाँ	1.00
अतिरिक्त उपकरण	
आरटीजीसी (संख्या-4)	43.20
ट्रैक्टर ट्रेलर (संख्या-9)	1.98
कुल यांत्रिकी उपकरण लागत	212.55
कुल सिविल और यांत्रिकी उपकरण लागत अनुमान	281.38
आईटी प्रणाली लागत @ 2% (रुपये 68.83 करोड़+रुपये 212.55 करोड़)	5.63
अन्य विविध लागत @ 10% (रुपये 68.83 करोड़+रुपये 212.55 करोड़)	28.14
कुल परियोजना लागत	315.14

(iv) केपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित प्रचालन लागत निम्नानुसार है:

क्र. सं.	विवरण	मान	इकाई	मात्रा	भारतीय रुपया / इकाई	रु. करोड़ में
1.	विद्युत और ईंधन लागत:					
(क)	विद्युत	8	किलोवाट/टीईयू	4800000	8.46	4.06
(ख)	ईंधन	4	लीटर/टीईयू	2400000	63.15	15.16
	कुल					
2.	मरम्मत और अनुरक्षण					
(क)	सिविल कार्य	1%	सकल ब्लॉक का	77.09		0.77
(ख)	यांत्रिकी और विद्युत कार्य	2%	सकल ब्लॉक का	238.05		4.76
3.	बीमा	1%	सकल ब्लॉक का	315.14		3.15
4.	मूल्यहास					
(क)	सिविल कार्य	3.34%	सकल ब्लॉक का	77.09		2.57
(ख)	यांत्रिकी और विद्युत कार्य	10.34%	सकल ब्लॉक का	238.05		24.61
5.	लाइसेंस फीस					
	भूमि क्षेत्र		वर्ग मीटर	212034	350.16	7.42
	जल क्षेत्र		वर्ग मीटर	20056	175.08	0.35
6.	अन्य खर्च	10.0%	सकल ब्लॉक का	315.14		31.51
	कुल प्रचालन लागत					94.38

- (v) केपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित वार्षिक राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है:

विवरण	रु. करोड़ में
प्रचालन लागत	94.38
नियोजित पूंजी पर वसूली (पूँजी लागत का 16 प्रतिशत)	50.42
कुल राजस्व आवश्यकता	144.80

- (vi) 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार 3 कार्यकलापों में अनुभाजित संशोधित राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है:

विवरण	मानक प्रतिशत में	रु. करोड़ में
कन्टेनर संचालन राजस्व	90%	130.32
कन्टेनर भंडारण राजस्व	7%	10.14
विविध सेवाएं	3%	4.34
कुल		144.80

- (vii) उपरोक्त आशोधनों के मध्येनजर, एआआर के अनुमान को मूल प्रस्ताव में रुपये 138.03 करोड़ से संशोधित प्रस्ताव में रुपये 144.80 करोड़ बढ़ाया गया है।

- (viii) संदर्भ टैरिफ निकालने की केपीटी द्वारा अपनाई गई अवधारणा पहले लाए गए मूल प्रस्ताव में यथा स्पष्ट टूना टेरा कंटेनर टर्मिनल पर अनुमोदित संदर्भ पर आधारित है। संशोधित प्रस्ताव में शोधन कारक की प्रतिशतता 72.35 प्रतिशत निकली है बजाय मूल प्रस्ताव में 69 प्रतिशत के। केपीटी ने संशोधित प्रस्ताव सहित विस्तृत संशोधित मसौदा मान दरें प्रस्तुत की हैं। उदाहरण के तौर पर, दिनांक 26 अगस्त, 2014 के मूल प्रस्ताव के मसौदा एसओआर में प्रस्तावित सामान्य कंटेनर हेतु संचालन प्रभार और दिनांक 04 अक्टूबर, 2014 के संशोधित प्रस्ताव के बीच तुलना निम्नानुसार है:

क्र. स.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 26 अगस्त, 2014				संशोधित प्रस्ताव दिनांक 04 अक्टूबर, 2014			
		प्रति टीईयू दर(रु. में)				प्रति टीईयू दर(रु. में)			
		विदेशी कन्टेनर		तटीय कन्टेनर		विदेशी कन्टेनर		तटीय कन्टेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कन्टेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2591.13	2092.84	1554.68	1255.70	2718.35	2195.59	1631.02	1317.36
2.	कन्टेनर यार्ड से रेलवे यार्ड तक अथवा विलोमतः(आईसीडी कन्टेनर रेल केवल)	1295.56	1295.56	1295.56	1295.56	1359.18	1359.18	1359.18	1359.18
3.	कन्टेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः(प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	398.64	398.64	398.64	398.64	418.21	418.21	418.21	418.21

- (ix) प्रस्तावित मानक वही हैं जो मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित हैं।

5.3. केपीटी ने कहा है कि दिनांक 4 अक्टूबर, 2014 का संशोधित प्रस्ताव की आगामी बोर्ड बैठक में पुष्टि की जाएगी और अनुमोदन के बाद कार्यवृत्त की प्रति भेजी जाएगी [तत्पश्चात, केपीटी ने बोर्ड बैठक के संगत कार्यवृत्त प्रस्तुत किए]

6. केपीटी के दिनांक 4 अक्टूबर, 2014 के संशोधित प्रस्ताव में चूंकि पूंजी लागत अनुमान, प्रचालन लागत, अनुमानित एआआर और प्रस्तावित टैरिफ में परिवर्तन परिकल्पित किया गया है, केपीटी का कथित संशोधित प्रस्ताव प्रयोक्ताओं/संभावित बोलीदाताओं कं उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए परिचालित किया गया। एक बोलीदाता अर्थात मैसर्स यूएलआईपीएल को छोड़कर किसी प्रयोक्ता/संभावित बोलीदाता से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई। संशोधित प्रस्ताव पर यूएलआईपीएल से संशोधित प्रस्ताव पर टिप्पणियों की एक प्रति केपीटी को प्रतिपुष्टि जानकारी हेतु अग्रेषित की गई। केपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपने दिनांक 19 नवंबर, 2014 के पत्र द्वारा यूएलआईपीएल के दिनांक 30 अक्टूबर, 2014 पत्र में की गई टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

7. संशोधित प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर हमारे दिनांक 5 नवम्बर, 2014 के पत्र द्वारा केपीटी को कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। केपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपने दिनांक 15 नवंबर, 2014 के पत्र द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर दिया। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी के उत्तर का सार इस आदेश के परवर्ती भाग में दिया गया है।

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 10 नवंबर, 2014 को केपीटी परिसर में हुई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में केपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपनी प्रस्तुतियां दी।

9.1. संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार केपीटी से हमारे दिनांक 12 नवंबर, 2014 के पत्र द्वारा संयुक्त सुनवाई कार्यवाहियों से अपने निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्यवाई करने का अनुरोध किया गया है:

- (i) संयुक्त सुनवाई में एक संभावित बोलीदाता नामतः मैसर्स यूएलआईपीएल द्वारा केपेक्स, केपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत और निष्पादन मानकों के संबंध में उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दों के संदर्भ पुनः अवलोकन करें और संयुक्त सुनवाई में केपीटी द्वारा

सहमति के अनुसार तीन दिनों में अर्थात् 13 नवम्बर, 2014 तक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें। संयुक्त सुनवाई में केपीटी द्वारा उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दों को केपीटी को अग्रेषित किया गया।

(ii) हमारे दिनांक 5 नवम्बर, 2014 की प्रश्नावली का निर्धारित तारीख अर्थात् 14 नवम्बर, 2014 तक उत्तर प्रस्तुत करें।

(iii) मैसर्स यूएलएआईपीएल की टिप्पणियों जिसकी एक प्रति हमारे दिनांक 1 अक्टूबर, 2014 और 30 अक्टूबर, 2014 के पत्रों द्वारा केपीटी को उनकी टिप्पणियों हेतु पहले भेजी गई प्रति पर मदवार टिप्पणी प्रस्तुत करें।

9.2. संयुक्त सुनवाई के बाद, कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन ने कथित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। केपीएसए की टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि जानकारी के रूप में केपीटी को अग्रेषित किया गया और केपीटी से केपीएसए की टिप्पणियों पर तुरंत अपना दृष्टिकोण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। केपीटी ने अपने दिनांक 19 नवम्बर, 2014 के पत्र द्वारा केपीएसए द्वारा दी गई टिप्पणियों पर अपना दृष्टिकोण प्रस्तुत किया।

10. संयुक्त सुनवाई में उपरोक्त पैरा 9.1 (i) में उठाए गए मुद्दे की कार्रवाई के संदर्भ में केपीटी ने अपने दिनांक 15 नवम्बर, 2014 के पत्र द्वारा मैसर्स यूएलएआईपीएल द्वारा संयुक्त सुनवाई में उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की।

11. संयुक्त सुनवाई में उपरोक्त पैरा 9.1 (ii) में निर्णित कार्रवाई के संदर्भ में, केपीटी ने अपने दिनांक 15 नवम्बर, 2014 के पत्र और दिनांक 25 नवम्बर, 2014 की ई-मेल द्वारा हमारे दिनांक 5 नवम्बर, 2014 के पत्र में उठाए गए प्रश्नों पर अपना उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे प्रश्नों और प्रत्तन द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सार नीचे तालिका में प्रस्तुत किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	केपीटी द्वारा दिया गया उत्तर																								
1.	सामान्य:																									
(i)	केपीटी द्वारा अपने दिनांक 26 अगस्त, 2014 के आवरण पत्र में उल्लिखित अनुसार, केपीटी को कथित प्रस्ताव अनुमोदित करने वाली 12 अगस्त, 2014 को हुई बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत करनी है। केपीटी को संशोधित प्रस्ताव अनुमोदित करने वाली बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत करनी है।	कथित परियोजना हेतु प्रस्ताव को अनुमोदित करने वाली बोर्ड बैठक के संगत कार्यवृत्त प्रस्तुत हैं।																								
(ii)	केपीटी को संभावित बीओटी प्रचालक को आबंटित की जाने वाली प्रस्तावित भूमि के कुल क्षेत्र और विभिन्न सहायक कार्यकलापों के लिए कथित कुछ क्षेत्र के आबंटन का ब्यौरा प्रस्तुत करना है। यह पुष्टि भी की जाए कि विभिन्न सहायक कार्यकलापों के लिए भूमि का आबंटन पत्तन की अनुमोदित भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।	आबंटित किए जाने वाले भूमि एरिया का विभाजन निम्नानुसार है: <table><tr><th>विवरण</th><th>क्षेत्र</th></tr><tr><td>बर्थ का कुल क्षेत्र</td><td>3 हेक्टेयर</td></tr><tr><td>बैकअप के लिए कुल क्षेत्र</td><td>15 हेक्टेयर</td></tr><tr><td>रेल लाइन के साथ भूमि</td><td>3.2 हेक्टेयर</td></tr><tr><td>कुल भूमि क्षेत्र</td><td>21.2 हेक्टेयर</td></tr></table>	विवरण	क्षेत्र	बर्थ का कुल क्षेत्र	3 हेक्टेयर	बैकअप के लिए कुल क्षेत्र	15 हेक्टेयर	रेल लाइन के साथ भूमि	3.2 हेक्टेयर	कुल भूमि क्षेत्र	21.2 हेक्टेयर														
विवरण	क्षेत्र																									
बर्थ का कुल क्षेत्र	3 हेक्टेयर																									
बैकअप के लिए कुल क्षेत्र	15 हेक्टेयर																									
रेल लाइन के साथ भूमि	3.2 हेक्टेयर																									
कुल भूमि क्षेत्र	21.2 हेक्टेयर																									
(ख)	ईष्टतम क्षमता:																									
(i).	केपीटी ने अपने प्रस्ताव में बारंबार उल्लेख किया है कि परियोजना (बर्थ संख्या 11 और 12) की क्षमता 0.6 मिलियन टीईयू पर पहले से डिजाईन की गई है। इस संबंध में, केपीटी को 0.6 मिलियन टीईयू पर परियोजना की निर्धारित क्षमता निकालने की गणना सहित आधार प्रस्तुत करना है।	टीएमपी मानकों के अनुसार, ईष्टतम क्षमता की गणना औसत संचालन/घंटा/क्रेन में वांछित कमी सहित प्रस्तुत की गई है। क्रेन चूंकि पुरानी हैं और उनमें से कुछ निम्न क्षमता (अर्थात पैनामैक्स जलयान संचालन हेतु वांछित से कम) होने के कारण 20 संचालन प्रतिघंटा/क्रेन को ध्यान में रखा गया है। इसके अलावा ये क्रेन अब एक वर्ष से निष्क्रिय भी हैं। संशोधित प्रस्ताव में आंकलित ईष्टतम घाट क्षमता निम्नानुसार है: <table><tr><th>ईष्टतम क्षमता मानदंड</th><th>मान</th><th></th></tr><tr><td>क्रेनों की संख्या</td><td>4</td><td>संख्या</td></tr><tr><td>घंटे</td><td>8760</td><td>365 दिन x 24 घंटे</td></tr><tr><td>प्रति घंटा प्रति क्रेन संचालन</td><td>20.00</td><td>संचालन/घंटा/क्रेन</td></tr><tr><td>टीईयू अनुपात</td><td>1.3</td><td>मानक के अनुसार</td></tr><tr><td>ईष्टतम कारक</td><td>70%</td><td>मानक के अनुसार</td></tr><tr><td>ईष्टतम क्षमता</td><td>637728</td><td></td></tr><tr><td>अर्थात</td><td>600000</td><td>टीईयू</td></tr></table>	ईष्टतम क्षमता मानदंड	मान		क्रेनों की संख्या	4	संख्या	घंटे	8760	365 दिन x 24 घंटे	प्रति घंटा प्रति क्रेन संचालन	20.00	संचालन/घंटा/क्रेन	टीईयू अनुपात	1.3	मानक के अनुसार	ईष्टतम कारक	70%	मानक के अनुसार	ईष्टतम क्षमता	637728		अर्थात	600000	टीईयू
ईष्टतम क्षमता मानदंड	मान																									
क्रेनों की संख्या	4	संख्या																								
घंटे	8760	365 दिन x 24 घंटे																								
प्रति घंटा प्रति क्रेन संचालन	20.00	संचालन/घंटा/क्रेन																								
टीईयू अनुपात	1.3	मानक के अनुसार																								
ईष्टतम कारक	70%	मानक के अनुसार																								
ईष्टतम क्षमता	637728																									
अर्थात	600000	टीईयू																								
(ii).	केपीटी ने अपने प्रस्ताव में यह भी कहा है कि 2008 दिशा-निर्देशों में चूंकि उपकरण की आवश्यकता के निर्धारण हेतु कुछ मानक निर्दिष्ट दिए गए हैं किंतु उपकरणों की प्रस्तावित संख्या के संबंध में प्रस्ताव में कुछ बिचलन है। यह परियोजना की व्यवहार्यता को प्रभावित करने वाली उपकरणों की अत्यधिक लागत के कारण है, और आवेदन-पूर्व प्रथम बातचीत में आरएफक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त मत के आधार पर भी रिपोर्ट किया गया। अतः घाट क्रेनों की संख्या, जो कंटेनर टर्मिनल की घाट क्षमता के निर्धारण का मूल बिंदु है, का 4 पर विचार किया गया है। तथापि, बीओटी प्रचालक के पास उपलब्ध 545 मीटर की	बोली दस्तावेज इस शर्त के साथ दिए जा सकते हैं कि यदि बीओटी प्रचालक अतिरिक्त आरएमक्यूसी लगाता है तो क्षमता में वृद्धि के कारण टैरिफ संशोधन के अधधीन होगा।																								

	<p>बर्थ लंबाई को ध्यान में रखते हुए और इस संबंध में 2008 के दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के आधार पर, परियोजना की 30 वर्षों की लंबी अवधि पर विचार करते हुए बर्थ पर बीओटी प्रचालक द्वारा 4(संख्या) घाट क्रेन का नियोजन खारिज नहीं किया जा सकता। इस पृष्ठभूमि में, केपीटी को यह स्पष्ट करना है कि पत्तन की किस प्रकार यह सुनिश्चित की योजना है कि प्रचालक दो बर्थ पर भविष्य में 4 (संख्या) से अधिक घाट क्रेन का नियोजन नहीं करेगा जो प्रचालक को परियोजना अवधि में अप्रत्याशित लाभ अनुमत कर सकता है।</p>	
(iii).	<p>कंटेनर टर्मिनल के लिए 2008 के अपफ्रंट दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के आधार पर अधिष्ठापन में नियोजित यथा प्रस्तावित 4(संख्या) घाट क्रेनों के वियोजन को ध्यान में रखते हुए, अधिष्ठापन की ईष्टतम घाट क्षमता 0.6 मिलियन टीईयू की निर्धारित क्षमता की तुलना में 0.8 मिलियन टीईयू प्रतिवर्ष (अर्थात् 25 संचालन/घंटा x आरएमक्यूसी x 365 दिन x 24 घंटे x 70% x 1.3 = 7,97,160) निकलती है। इसके अलावा 545 मीटर की कुल बर्थ लंबाई के लिए, 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाते हुए, यदि 5 घाट क्रेनों का नियोजन किया जाता है तो अधिष्ठान की घाट क्षमता लगभग 1 मिलियन टीईयू (अर्थात् 25 संचालन/घंटा x 365 दिन x 24 घंटे x 5 आरएमक्यूसी x 70% x 1.3 = 9,96,450) होगी। वर्तमान 4 घाट क्रेनों के नियोजन के केपीटी के प्रस्ताव और दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के आधार पर 1 मिलियन टीईयू पर आंकलित 545 मीटर लंबाई के लिए ईष्टतम घाट क्षमता की तुलना में 0.6 मिलियन टीईयू की निर्दिष्ट क्षमता को आंकने से बर्थिंग सुविधा का अल्प-उपयोग होगा, जो पत्तन का अल्प संसाधन है। उपरोक्त पर्यवेक्षण को ध्यान में रखते हुए और यह मानते हुए कि परियोजना अवधि 30 वर्षों की लंबी अवधि के लिए है, केपीटी पुनर्विचार करे और प्रस्तावित अधिष्ठान के लिए 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाते हुए ईष्टतम घाट क्षमता को बढ़ाने की संभावनाएं तलाशें।</p>	कृप्या उपरोक्त(ख) (i) का उत्तर देखें।
(iv).	<p>इस स्थिति के आधार पर कि अधिष्ठापन की घाट क्षमता लगभग 0.6 मिलियन टीईयू है, केपीटी ने संभावित बीओटी प्रचालक को आबंटित की जाने वाली सुविधा हेतु भूमि क्षेत्र आवश्यकता का आंकलन किया है। ऐसा करते समय, 2008 अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में कंटेनर टर्मिनल हेतु ईष्टतम यार्ड क्षमता की गणना के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार अन्य मानदंड अपनाते हुए और टीईयू प्रति हैक्टेयर में 285 ग्राउंड स्लॉट को ध्यान में रखते हुए, केपीटी ने 12.85 हैक्टेयर की क्षेत्र आवश्यकता निकाली है जिसे 15 हैक्टेयर में पूर्णांकित किया गया है। इस संबंध में, केपीटी को निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करना है:</p>	
(क).	<p>न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास में 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश द्वारा कंटेनर टर्मिनल हेतु अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के मामले में ग्राउंड स्लॉट की औसत संख्या की गणना करते समय, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट को ध्यान में रखा गया था जो कंटेनर द्वारा घेरे गए क्षेत्र के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्लेषण और कंटेनर संचालन उपकरण के संचालन हेतु वांछित अतिरिक्त क्षेत्र, कंटेनरों के बीच में जगह पर आधारित था। चैन्नई पत्तन न्यास में भी मेगा कंटेनर टर्मिनल हेतु अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण करते समय 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट की उसी संख्या पर विचार किया गया था। अतः, केपीटी को 360 टीईयू</p>	<p>प्रस्तावित कंटेनर यार्ड क्षेत्र की गणना जेएनपीटी में कंटेनर संचालन सुविधा हेतु अनुमोदित टैरिफ आदेश को ध्यान में रखते हुए 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के मानक के आधार पर की गई है। दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल प्रस्ताव के मामले में भी उसी का अनुसरण किया गया है जिसका जेबेक मैरिन कंसल्टेंट, मुंबई का तकनीकी परामर्शदाता, ने समर्थन किया है। अतः यह न्यायोचित है।</p>

	प्रति हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट पर आधारित क्षेत्र आवश्यकता की पुनः गणना करनी चाहिए। ऐसा करते समय केपीटी यह सुनिश्चित करे कि संशोधित ईष्टतम यार्ड क्षमता (आंकलन किया जाना है) और केपीटी द्वारा पिछले प्रश्न में सुझावानुसार संशोधित ईष्टतम घाट (निर्धारण किया जाना है) के बीच अधिक अंतर न हो।	
(ख).	क्षेत्र आवश्यकता को 15 हैक्टेयर में पूर्णांकित करने के कारण स्पष्ट करें।	<p>(i) टीएमपी मानकों के अनुसार क्षेत्र की आवश्यकता चूंकि 12.85 हैक्टेयर है परंतु आवेदन-पूर्व बातचीत में संभावित बोलीदाताओं ने न्यूनतम 15 हैक्टेयर की आवश्यकता व्यक्त की थी और केपीटी से परामर्श करके 15 हैक्टेयर की पर्याप्त क्षेत्र आवश्यकता का निर्णय लिया गया था।</p> <p>(ii) केपीटी ने तत्पश्चात अपनी दिनांक 25 नवंबर, 2014 की ईमेल में स्पष्ट किया था कि टीएमपी दिशा-निर्देश 2008 के फार्मुला पर आधारित 600000 की ईष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए 12.85 हैक्टेयर का आंकलन किया गया था। तथापि, उसे कंटेनर यार्ड हेतु समर्थित और अन्य सहायक सुविधाओं को ध्यान से रखते हुए 15 हैक्टेयर में पूर्णांकित किया गया है।</p> <p>(iii) 3 दिनों का ड्रवैल समय इस अवधारणा पर माना गया है कि आयात और निर्यात का बराबर हिस्सा होगा।</p>
(ग)	पूंजी लागत	
(i)	केपीटी ने क्यूसीसी पक्की सड़क, पाइल्स बीम के निर्माण, कार्यालय भवन आदि जैसे कुछ पूंजी लागत कारकों के संबंध में दर विश्लेषण प्रस्तुत किया है। किंतु, पाइल के निर्माण कटीली तार फेंसिंग, जलनिकासी निर्माण, पुलिया के निर्माण जैसी कुछ मदों के लिए पूंजी लागत अनुमान, किसी दर विश्लेषण से समर्थित नहीं है। अतः दर विश्लेषण प्रस्तुत करें जिसके आधार पर इसने उपरोक्त सूचीबद्ध मदों की पूंजी लागत अनुमान में दर अपनाई है।	समर्थित दर विश्लेषण संशोधित प्रस्ताव के साथ संलग्न किया गया है।
(ii) (क)	2008 दिशा-निर्देश में 6 रैक/दिन संचालन हेतु 1(संख्या) आरएमक्यूसी का मानक निर्धारित किया गया है। केपीटी ने चूंकि रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों के संचालन हेतु टैरिफ प्रस्तावित किया है, इसने प्रस्तावित अधिष्ठापन के लिए कोई आरएमक्यूसी प्रस्तावित नहीं किया है। केपीटी कथित मानक से विचलन का कारण स्पष्ट करें। आईसीडी कंटेनरों (रेल) के संचालन हेतु भी नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण का भी उल्लेख करें।	आईसीडी कंटेनरों के संचालन हेतु आरएमजीसी के बजाय रीच स्टैकर का प्रयोग किया जाएगा। आईसीडी कंटेनरों के संचालन के लिए 2 रीच स्टैकर प्रस्तावित किए गए हैं और 2(संख्या) कंटेनर यार्ड में प्रयुक्त किए जाएंगे।
(ख)	2008 दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के अनुसार – कथित प्रस्ताव में केपीटी द्वारा प्रस्तावित 4 घाट गेंद्री क्रेनों के लिए, आरटीजीसी की संख्या 12 और रीच स्टैकर की संख्या 2 निकलती है। उसके विरुद्ध केपीटी ने कुल 8 आरटीजीसी और 3 रीच स्टैकर का नियोजन प्रस्तावित किया है। केपीटी इन उपकरणों के संबंध में दिशा-निर्देश में निर्धारित मानसे से विचलन के कारण स्पष्ट करें।	उपकरण प्रदान करने के लिए टीएमपी मानकों से विचलन को प्रस्ताव में ही स्पष्ट किया गया है जिसे नीचे दोहराया गया है: “परियोजना के लिए उपकरण की आवश्यकता का निर्धारण आवेदन-पूर्ण बातचीत में आरएमक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त मत पर आधारित है। टीएमपी दिशा-निर्देशों के मानकों से विचलन परियोजना को व्यवहार्य बनाने के लिए निवेश की लागत को संगत करने के लिए प्रस्तावित किया गया है”।
(iii)	सिविल पूंजी लागतों में आकस्मिकताएं 3% की दर से विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	आकस्मिकताओं और स्थापना प्रभारों पर विचार मानक सिविल लागत अनुमान पद्धति के अनुसार किया गया है।
(iv)	यह देखा गया है कि सिविल पूंजी लागत अनुमान में केपीटी ने 5% की दर से दो बार वृद्धि कारक पर विचार किया है। सिविल कार्यों के अनुमान में दो बार 5% की दर से वृद्धि कारक लगाने के कारण स्पष्ट करें।	पूंजी लागत के अनुमान, 5% का वृद्धि कारक पर एक बार विचार किया गया है, न कि दो बार। यह 2013 की अनुमानित लागत के कारण किया गया है। अतः, 2014 की दरों पर निकालने के लिए केवल एक बार 5% वृद्धि अनुप्रयोग की गई है।
(v)	केपीटी ने कुल पूंजी लागत अनुमान में वर्तमान उपकरण की लागत के लिए रुपये 164.42 करोड़ पर विचार किया है जो प्रचालक द्वारा केपीटी को बीओटी प्रचालक द्वारा रुपये 143.63 करोड़ की लागत की अधिग्रहित की जाने वाली वर्तमान परिसंपत्तियों के मूल्य और बीओटी प्रचालक द्वारा उपकरण की मरम्मत के लिए रुपये 20.34 करोड़ की खर्च की जाने वाली अनुमानित लागत और उपकरण टैक्टर ट्रेलर के लिए रुपये 0.45 करोड़ के लिए किए जाने वाली	

	भुगतान का जोड़ इस संबंध में केपीटी निम्नलिखित प्रस्तुत करें।	
(क)	प्रस्ताव के प्रथम पृष्ठ में कहा गया है कि रुपये 143.63 करोड़ उचित परिसंपत्ति मूल्य है जबकि अनुबंध -2 का पृष्ठ 6 - "संदर्भ टैरिफ प्रस्ताव" में कहा गया है कि यह परिसंपत्तियों को मूल्यदासित मूल्य है। सही स्थिति और अवधि जिससे यह परिसंपत्ति मूल्यांकन संबंधित है स्पष्ट करें।	रुपये 143.63 उचित परिसंपत्ति मूल्य है जो केपीटी द्वारा नियुक्त सरकारी अनुमोदित मूल्यांकन द्वारा निकाली गई है।
(ख)	पत्तन द्वारा रुपये 143.63 करोड़ की राशि के समर्थन में किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन की रिपोर्ट के प्रति प्रस्तुत करें।	रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत है।
(ग)	केपीटी की लेखा बहियों में उपरोक्त प्रत्येक परिसंपत्तियों की वर्तमान मूल्यदासित मूल्य प्रस्तुत करें।	मालकों को सौंपी जाने वाली प्रस्तावित परिसंपत्तियों को एबीजीकेसीटीएल से अधिग्रहण किया गया है। इसे लेखा बहियों में नहीं लिया गया है क्योंकि मामला मध्यस्थाधीन है।
(घ)	घाट क्रेनो, आरटीजीसी, रीच स्टैकर के संबंध में रुपये 20.34 करोड़ और ट्रेक्टर ट्रेलर के संबंध में रुपये 0.45 करोड़ की मरम्मत की अनुमानित लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	यथा वांछित ब्योरा संलग्न है।
(vi)	केपीटी को अतिरिक्त प्रापण किए जाने वाले उपकरणों जैसेकि आरटीजीसी, टैंक्स, ट्रेलर, अग्निशमन और विद्युत प्रकाश की लागत के समर्थन में उनकी कार्य-प्रणाली सहित कोटेशन आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने है ताकि ऊपर सूचीबद्ध प्रत्येक घटक की पूंजी लागत निकाली जा सके।	टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के मामले में अतिरिक्त उपकरणों का लागत अनुमान लगाया गया है। कोटेशन उचित समय पर प्रस्तुत की जा रही है।
(vii)	यह मानते हुए कि केपीटी को अपनी क्षमता संगणना और उपकरण प्रोफाईल की समीक्षा करने की सलाह दी गई है, परिणामतः पूंजी लागत अनुमानों की भी केपीटी द्वारा नियोजित प्रस्तावित उपकरणों, यदि कोई हो, की लागत को ध्यान में रखते हुए, कार्यप्रणाली वांछित समर्थन सहित केपीटी द्वारा समीक्षा की जाए।	नोट किया गया।
(viii)	यह पुष्टि करें कि पूंजी लागत का अनुमान वर्तमान बाजार के अनुसार है और यह वर्ष 2014 से संबंधित है।	यह पुष्टि की जाती है कि पूंजी लागत का अनुमान वर्ष 2014 के लागू बाजार मांगों पर आधारित है।
(घ)	प्रचालन लागत:	
(i)	इस संबंध में रुपये 8.46 की विचारार्थ यूनिट विद्युत लागत के समर्थन में नवीनतम बिजली बिल की प्रति प्रस्तुत करें।	बिजली खपत हेतु ली गई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत है। संशोधित प्रस्ताव में अब दर रुपये 9.49/किलोवाट पुनःनिर्धारित की गई है।
(ii)	कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के अनुरूप मूल्यदास की राशि की गणना करें।	मूल्यदास दरों को कंपनी अधिनियम 2013 के अनुरूप परिसंपत्तियों के जीवन-काल को ध्यान में रखते हुए लिया गया है। विशेषकर, प्रचालक को सुपुर्द की जाने वाली यांत्रिक परिसंपत्तियों के मामले में, इन उपकरणों को सौंपे जाने वाले मूल्य पर आधारित मूल्यदास निकालने के लिए लगभग 10 वर्ष के शेष परिसंपत्ति जीवन को ध्यान में रखा गया है।
(iii) (क)	प्रस्ताव में, केपीटी ने कहा है कि सहायक क्षेत्र के लिए भूमि 15 हैक्टेयर है अर्थात् 1,50,000 वर्ग मीटर। इसके अलावा, लगभग 3.2 हैक्टेयर का क्षेत्र अर्थात् रेलवे साइडिंग के साथ 32,000 वर्ग मीटर संभावित बीओटी प्रचालक को सौंपा जाना प्रस्तावित है जिसे मिलाकर भूमि लगभग 18.2 हैक्टेयर है। तथापि, लाईसेंस मीटर है। लाईसेंस फीस का अनुमान में क्षेत्र 212034 वर्ग मीटर है। लाईसेंस फीस का अनुमान लगाने में 18 हैक्टेयर के बदले 21.20 हैक्टेयर क्षेत्र पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।	लाईसेंस फीस हेतु भूमि क्षेत्र की गणना 15 हैक्टेयर कंटेनर यार्ड, 3.2 हैक्टेयर रेल साइडिंग के साथ और दो बर्थ अर्थात् 11वीं और 12वीं के क्षेत्र के 3 हैक्टेयर सहित की गई है। लाईसेंस फीस 21.2 हैक्टेयर के लिए प्रभारित की गई है।
(ख)	केपीटी ने प्रचालन लागत के अनुमान में 20,056 वर्ग मीटर पर वाटरफ्रंट क्षेत्र के लिए लाईसेंस फीस का अनुमान लगाया है। यह क्षेत्र प्रचालन लागत के अनुमान में लाईसेंस फीस के अनुमान हेतु विचारार्थ 21.20 हैक्टेयर के क्षेत्र के अतिरिक्त प्रतीत होता है जिसकी पुष्टि की जाए। 20,256 वर्ग मीटर के वाटर फ्रंट क्षेत्र पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	जल क्षेत्र पर लाईसेंस फीस हटा दी गई है क्योंकि वर्ष किराया प्रभार केपीटी द्वारा संग्रहित किए जाने हैं।

(ग)	यह पुष्टि करें कि क्या लाईसेंस फीस का अनुमान लगाने हेतु अपनाई गई यूनिट दर कांडला भूमियों के लिए दर निर्धारण चालू दरों पर आधारित हैं। वर्तमान एसओआर से अंगीकृत यूनिट दर का भूमि क्षेत्र हेतु रुपये 175.08 प्रति वर्ग मीटर की यूनिट दर निकालने के लिए प्रयुक्त वर्तमान वृद्धि कारक सहित, का संदर्भ भी दें।	गोदी क्षेत्र में भूमि हेतु एसओआर के अनुसार भूमि के लिए लाईसेंस फीस की दर जनवरी, 2009 को रुपये 180.60/वर्ग मीटर प्रतिवर्ष मानी गई है। वर्ष 2014 तक वृद्धि सहित यह दर रुपये 199.40 वर्ग मीटर/प्रतिवर्ष आती है। तदनुसार, उपरोक्त कथित दर पर आधारित जल क्षेत्र हेतु लाईसेंस फीस रुपये 99.70/वर्ग मीटर/प्रतिवर्ष आती है। तथापि, केपीटी के बोर्ड ने उपरोक्त कथित भूमि के लिए पट्टा किराया रुपये 350.16/वर्ग मीटर/प्रतिवर्ष संशोधन अनुमोदित किया है और प्रस्ताव टीएएमपी को भेजा जा चुका है। तदनुसार, उपरोक्त के मध्येनजर, संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित पट्टे दर पर विचार किया गया है।
(घ)	केपीटी के कांडला भूमियों के पट्टे किराए के संशोधन हेतु पृथक प्रस्ताव दायर किया है। अतः केपीटी कांडला भूमियों के पट्टे किराए के संशोधन हेतु इसके द्वारा दायर प्रस्ताव पर आधारित लाईसेंस फीस का अनुमान विस्तृत संगणना के साथ समर्थित दर्शाए। इसके अलावा लाईसेंस फीस के अनुमान में विचार की गई प्रस्तावित दर का संदर्भ भी दें।	कृपया उपरोक्त उत्तर को देखें।
(ड.)	राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित टैरिफ:	
(i)	केपीटी अनुमानित राजस्व से प्रस्तावित दर मापमान निकालने से संबंधित गणना हमारे अवलोकनार्थ सॉफ्ट कापी में प्रस्तुत करें।	टैरिफ की गणना सहित एक्सल स्प्रेडशीट ई-मेल से भेजी गई।
(ii) (क)	केपीटी ने टैरिफ अध्ययन पर विश्वास किया बताया गया है अर्थात् इसके प्रस्तावित दर मापमान निकालने के लिए टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल हेतु किया गया कार्गो मिक्स। इस संबंध में केपीटी को पुष्टि करनी है कि क्या टूना टेकरा परियोजना के लिए विगत में विचारार्थ कंटेनर टैरिफ प्रोफाईल/कार्गो मिक्स केपीटी की प्रस्तावित परियोजना के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व होगा।	भरे हुए बनाम खाली, विदेशी बनाम तटीय और रेल जनित कार्गो का शेयर के संदर्भ में कार्गो मिक्स को 11वीं और 12वीं बर्थ के विगत टैरिफ आंकड़ों के आधार पर अपनाया गया है। तथापि, सामान्य के मिश्रित, जोखिमपूर्ण, रीफर और ओडीसी कंटेनरों को टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल के अध्ययन में उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर अपनाया गया है। चूंकि 11वीं और 12वीं बर्थ के कंटेनर टर्मिनल के मामले में ऐसे आंकड़ों की गैर-उपलब्धता के मध्ये नजर प्रस्तावित परियोजना में वह प्रत्याशित के समान नहीं होगा अतः, टूना टेकरा प्रस्ताव के लिए आंकड़ों पर विश्वास किया गया है।
(ख)	केपीटी ने टैरिफ अध्ययन पर विश्वास किया बताया गया है अर्थात् इसके प्रस्तावित दर मापमान निकालने के लिए टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल हेतु किया गया कार्गो मिक्स। इस संबंध में केपीटी को पुष्टि करनी है कि क्या टूना टेकरा परियोजना के लिए विगत में विचारार्थ कंटेनर टैरिफ प्रोफाईल/कार्गो मिक्स केपीटी की प्रस्तावित परियोजना के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व होगा।	ऊपरा उत्तर में यथा उल्लिखित, भरे हुए बनाम खाली, विदेशी बनाम तटीय और रेल जनित कार्गो के शेयर को एबीजीकेसीटीएल द्वारा प्रचालित 11वीं और 12वीं बर्थ के विगत टैरिफ आंकड़ों के आधार पर अपनाया गया है।
(iii).	टूना टेकरा पर संचालन प्रभारों की तुलना पर आधारित केपीटी द्वारा निकाला गया 69% का शोधन कारक, अनुभाजित संचालन आय से संबंधित मान दर निकालने के लिए और भण्डारण तथा विविध प्रभार निकालने के लिए अनुप्रयुक्त किया गया है। इस संबंध में केपीटी यह स्पष्ट करें कि संचालन आप पर आधारित निकले शोधन कारक को भण्डारण प्रभारों और विविध प्रभारों को उनके संबंधित अनुभाजित राजस्व आवश्यकता से निकालने के लिए कैसे अनुप्रयुक्त किया जा सकता है।	भण्डारण और विविध प्रभार इन सेवाओं के प्रयोजन हेतु अलग से निकाले गए शोधन कारक के आधार पर निकाले जा सकते हैं। किंतु भण्डारण सेवाओं और विविध सेवाओं के लिए कंटेनरों के धनफल के आंकड़ों की अनुपलब्धता के कारण यह संभव नहीं है। भण्डारण सेवाएं दिनों के अंतराल की बड़ी संख्या और विभिन्न प्रकार के कंटेनरों अर्थात् आईसीडी, सीएफएस, निर्यात, आयात आदि में विभिन्नता होगी। इसके अलावा, विविध प्रभारों में भी काफी विभिन्नता होगी जिनमें इन सेवाओं की विभिन्न इकाईयां जैसेकि विद्युत खपत, दस्तावेज संख्या, कंटेनरों की संख्या, हैच कवर संख्या आदि शामिल हो सकते हैं। अतः विविध सेवाओं और भण्डारण सेवाओं के पैटर्न की इन गतिविधियों का अनुमान लगाना संभव नहीं है। अतः इसके मध्ये नजर समग्र राजस्व आवश्यकता पर काम प्रभाव के कारण संचालन प्रभारों के शोधन कारक को भण्डारण और विविध सेवाओं के लिए भी अनुप्रयोग किया गया है।
(च.)	निष्पादन मानक:	
	केपीटी को निष्पादन मानकों की विधि को शासित करने वाली शर्तें प्रस्तावित करती हैं।	निष्पादन मानकों की शर्तों का आदर्श रियायत करार के अनुबंध 16 पर आधारित परियोजना के लिए रियायत करार में समावेश किया जाएगा जो इसके बारे में कार्य-विधि और शर्तें परिभाषित करती है। इसके अलावा, टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्ताव में भी निष्पादन मानक बिना शर्तों के अनुमोदित किए गए हैं जिनका एमसीए पर आधारित बनाए जाने वाले रियायत करार के अनुसार पालन किया जाना है।

12. ऊपर पैरा 9.1. (iii) में उल्लिखित संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई बिन्दुओं के संदर्भ में, केपीटी ने अपने दिनांक 19 नवंबर, 2014 के पत्र द्वारा मैसर्स यूएलएआईपीएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां दी हैं।

13. तत्पश्चात्, केपीटी ने अपने दिनांक 15 नवंबर के आवरण-पत्र द्वारा एक और संशोधित टैरिफ प्रस्ताव ('दूसरा संशोधित प्रस्ताव' के रूप में संदर्भित) और प्रस्तावित मान दरें प्रस्तुत की हैं। केपीटी द्वारा दिनांक 15 नवंबर, 2014 के दूसरे संशोधित प्रस्ताव में किए गए मुख्य आशोधन निम्नानुसार हैं:

(i) **प्रत्यक्ष विशेषताएं:**

(क) बर्थ संख्या 11 और 12 के परिमाण निम्नानुसार अदला-बदली किए गए हैं:

घटक	दिनांक 26.08.2014 का मूल प्रस्ताव और दिनांक 4.10.2014 का पहला संशोधित प्रस्ताव	दिनांक 15.11.2014 का दूसरा संशोधित प्रस्ताव
	परिमाण	
11वीं बर्थ	264 मीटर*55.65 मीटर	281 मीटर*54.06 मीटर
12वीं बर्थ	281 मीटर*54.06 मीटर	264 मीटर*55.65 मीटर

(ख) केपीटी ने विस्तारपूर्वक कहा है कि जहां तक आईसीडी कंटेनरों के संचालन हेतु रेलवे साइडिंग का संबंध है, 11वीं और 12वीं बर्थ के सहायक क्षेत्र के पीछे उपलब्ध वर्तमान रेलवे साइडिंग को पत्तन द्वारा परियोजना के लिए समर्पित किया जाएगा। इस साइडिंग के साथ, छूटग्राही को रैक में/से लदाई/उतराई के लिए आईसीडी कंटेनर के पूर्व-स्टैकिंग हेतु 3.2 हैक्टेयर (अर्थात् 800 मीटर X 40 मीटर) का विकसित भूमि क्षेत्र प्रदान किया जाएगा। यह क्षेत्र 11वीं और 12वीं बर्थ के पीछे विचारार्थ 15 हैक्टेयर कंटेनर स्टैक यार्ड के अलावा है। इसके अलावा, कुल भूमि क्षेत्र 21.2 हैक्टेयर होगा।

(ii) प्रस्तावित परियोजना की ईष्टतम परियोजना की पूंजी लागत और उपकरण प्रोफाईल में कोई परिवर्तन नहीं है।

(iii) प्रचालन लागत के संबंध में, केपीटी ने निम्नलिखित मुख्य आशोधन किए हैं:

(क) विद्युत की दर को पहले संशोधित प्रस्ताव में विचारार्थ रुपये 8.46/यूनिट की तुलना में रुपये 9.49/यूनिट अद्यतन किया गया है।

(ख) उपकरण लागत पर 2% अनुमानित करने के अलावा उपकरण पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान करने के लिए केपीटी द्वारा सौंपे जाने वाले उपकरण के सकल मूल्य (पुनः स्थापन मूल्य) और परामर्शदाता द्वारा आंकलित कैपेक्स में विचारार्थ परिसंपत्तियों के उचित मूल्य में अंतर के रुपये 74.35 करोड़ का 2% मरम्मत और अनुरक्षण पर भी विचार किया गया है। इस संबंध में केपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरा निम्नानुसार है:

विवरण	रु करोड़ में	रु करोड़ में	टिप्पणी
सुपुर्द की जाने वाली परिसंपत्तियों की पुनः स्थापना लागत	217.98	207.60	एबीजी परिसंपत्तियों के लिए मुकेश शाह रिपोर्ट पर आधारित और टूना टेकरा प्रस्ताव पर आधारित आरटीजीसी, आरएस, टीटी पर आधारित यांत्रिकी कार्यों की पुनः स्थापना लागत पर विचार करते हुए
निवल मूल्य (परिसंपत्ति का उचित मूल्य)	143.63	..	— व्यवहार्यता रिपोर्ट जेबेक मैरिन कंसलटेंट्स, मुम्बई द्वारा तैयार की गई। पुनः स्थापना लागत 2013 के अनुसार है। अतः 5 प्रतिशत सामान्य डब्ल्यूपीआई वृद्धि दी गई है।
अंतर	74.35	..	

(ग) मरम्मत और अनुरक्षण लागत और सूचना प्रौद्योगिकी पर मूल्यहास को सूचना प्रौद्योगिकी की कैपेक्स लागत के 2% और 16.21% पर पृथक कैप्चर किया गया है जबकि पहले की अवधारणा में इसे इन दो लागत मदों के अनुमान के लिए यांत्रिकी उपकरण लागत के साथ मिला दिया गया था।

(घ) पहले अनुमानित जल क्षेत्र पर लाईसेंस फीस को अब निकाल दिया गया है।

(ङ) तदनुसार, केपीटी द्वारा दूसरे संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित प्रचालन लागत निम्नानुसार है:

क्र. सं.	विवरण	मान	इकाई	मात्रा	भारतीय रुपया / इकाई	रु करोड़ में
1.	विद्युत और ईंधन लागत					
(क)	विद्युत	8	किलोवाट / टीईयू	4800000	9.49	4.56
(ख)	ईंधन	4	लीटर / टीईयू	2400000	63.15	15.16
2.	मरम्मत और अनुरक्षण					
(क)	सिविल कार्य	1%	सकल ब्लॉक का	75.71 करोड़		0.76
(ख)	यांत्रिकी और विद्युत कार्य	2%	सकल ब्लॉक का	308.15 करोड़		6.16
(ग)	सूचना प्रौद्योगिकी	2%	सकल ब्लॉक का	5.63 करोड़		0.11

3.	बीमा	1%	सकल ब्लॉक का	315.14 करोड़		3.15
4.	मूल्यहास					
(क)	सिविल कार्य	3.34%	सकल ब्लॉक का	75.71 करोड़		2.53
(ख)	यांत्रिकी और विद्युत कार्य	10.34%	सकल ब्लॉक का	233.80 करोड़		24.18
(ग)	सूचना प्रौद्योगिकी	16.21%	सकल ब्लॉक का	5.63 करोड़		0.91
5.	लाइसेंस फीस					
	भूमि क्षेत्र		वर्ग मीटर	212034	350.16	7.42
6.	अन्य खर्च	10.0%	सकल ब्लॉक का	315.14 करोड़		31.51
	कुल प्रचालन लागत					96.45

[* रुपये 308.15 करोड़ में परामर्शदाता द्वारा आंकलित कैपेक्स में विचारार्थ परिसंपत्ति की पुनःस्थापना लागत और उपकरण की परिसंपत्तियों के उचित मूल्य में अंतर के रुपये 74.35 शामिल हैं।]

(iv). केपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित एटीआर निम्नानुसार है:

विवरण	रु करोड़ में
प्रचालन लागत	96.45
नियोजित पूंजी पर वसूली (रु 315.14 करोड़ का 16%)	50.42
कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता	146.87

(v). संशोधित एआरआर को तीन कार्यकलापों में निम्नानुसार अनुभाजित किया गया है:

विवरण		रु करोड़ में
कन्टेनर संचालन राजस्व	90%	132.19
कन्टेनर भंडारण राजस्व	7%	10.28
विविध सेवाएं	3%	4.41
कुल	100%	146.88

[* केपीटी ने जोड़ रुपये 132.19 करोड़ दर्शाया है जो गणितीय ठीक नहीं है और अब ठीक किया गया है।]

(vi) केपीटी ने इसके बाद के संशोधित प्रस्ताव सहित कंटेनर संचालन से संबंधित विभिन्न सेवाओं के लिए विसंगत मसौदा मान दरें प्रस्तुत की हैं। संदर्भ हेतु उदाहरण के रूप में, दिनांक 4 अक्टूबर, 2014 के पहले संशोधित प्रस्ताव के मसौदा एसओआर में प्रस्तावित सामान्य कंटेनर के लिए संचालन प्रभारों और दिनांक 15 नवंबर, 2014 के दूसरे संशोधित प्रस्ताव के बीच तुलना निम्नानुसार है:

क्र. स.	विवरण	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 04 अक्टूबर, 2014				पुनः संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 नवंबर, 2014			
		प्रति टीईयू दर(रु में)				प्रति टीईयू दर(रु में)			
		विदेशी कन्टेनर		तटीय कन्टेनर		विदेशी कन्टेनर		तटीय कन्टेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कन्टेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2718.35	2195.59	1631.02	1317.36	2757.22	2226.99	1654.34	1336.19
2.	कन्टेनर यार्ड से रेलवे यार्ड तक अथवा विलोमतः(आईसीडी कन्टेनर रेल केवल)	1359.18	1359.18	1359.18	1359.18	1378.61	1378.61	1378.61	1378.61
3.	कन्टेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः(प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	418.21	418.21	418.21	418.21	424.19	424.19	424.19	424.19

(vii) सकल बर्थ आउटपुट के बारे में निष्पादन मानक को 25 से घटाकर 20 संचालन/क्रेन/घंटा/किया गया है। केपीटी द्वारा दूसरे संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तुत निष्पादन मानक निम्नानुसार है:

	निष्पादन मानक	मान/यूनिट
1.	सकल बर्थ आउटपुट	20चक्कर/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनरों के लिए मार्गस्थ भंडारण ड्रवैल समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न अराउंड समय	

कंटेनरों का ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
कंटेनरों का ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

14. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियां और तर्क-वितर्क के अंश संगत पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। इनका ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

15. इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्रित जानकारी की पूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उपजी:

- (i) कांडला पत्तन न्यास का प्रस्ताव सार्वजनिक निजी साझेदारी मोड़ के अंतर्गत 30 वर्षों की रियायती अवधि के लिए 'जैसा है जहां है' पर सार्वजनिक निजी साझेदारी मोड़ पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में कांडला पत्तन में 11वीं और 12वीं बर्थ के प्रचालन और अनुरक्षण हेतु संदर्भ टैरिफ निश्चित करने के लिए है।
- (ii) इस मामले के विश्लेषण पर आगे बढ़ने से पूर्व यह कहना संगत होगा कि केपीटी द्वारा दायर वर्तमान प्रस्ताव बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल जिसे गुजरात उच्च न्यायालय, अहमदाबाद के दिनांक 16.08.2013 के आदेश जिसमें केपीटी को वित्तीय दायित्व पूरा करने पर एबीजीकेसीटीएल से टर्मिनल/लाइसेंस परिसरों का केपीटी को कब्जे में लेने के लिए अनुमत किया गया है, के अनुसरण में केपीटी ने तात्कालिक प्रचालक एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से 27 सितंबर, 2013 को अधिग्रहण किया बताया गया। केपीटी ने माननीय उच्च न्यायालय के निर्देश का पालन किया और तात्कालिक बीओटी प्रचालक एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण कर लिया है। बर्थ संख्या 11 और 12 का अधिग्रहण करने के बाद पत्तन परियोजना के लिए पीपीपी मोड़ के अंतर्गत बीओटी आधार पर 30 वर्षों की अवधि के लिए पुनः बोली करने का प्रस्ताव है। इस परिप्रेक्ष्य में पत्तन ने 2013 के लागू दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ मांगा है। इस प्राधिकरण को एबीजीकेसीटीएल और केपीटी के बीच 23 जून, 2006 के लाइसेंस करार से ऊपजे विवाद, मुख्यतः टर्मिनल देयों से संबंधित, के मामले पर लंबित मध्यस्थता प्रक्रिया के संबंध में कोई लेना-देना नहीं है।
केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव में चूंकि 2013 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ मांगा गया है, इस प्राधिकरण को विधि के अंतर्गत प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ टैरिफ का निर्धारण करने और अधिसूचित करने का जनादेश है। अतः, इस प्राधिकरण ने जहाजरानी मंत्रालय द्वारा जारी 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के अंतर्गत "जैसा है जहां है" आधार पर बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल हेतु संदर्भ टैरिफ के निर्धारण हेतु केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव पर आगे बढ़ने का निर्णय लिया है।
- (iii) कथित दिशा-निर्देशों की धारा 2.4 में अपेक्षा की गई है कि यदि महापत्तन न्यास के दृष्टिकोण में उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास पर 2008 दिशा-निर्देश के अंतर्गत विशेष जिन्स के लिए टैरिफ का निर्धारण उस जिन्स हेतु संदर्भ टैरिफ का प्रतिनिधि नहीं है तो महापत्तन इस प्राधिकरण को विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देकर परियोजना के लिए 2008 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ निश्चित करने का प्रस्ताव दे सकता है।
केपीटी ने स्पष्ट किया है कि परियोजना में पहले से निर्मित टर्मिनल में कुछ सुविधाओं को उन्नत करके प्रचालन व अनुरक्षण सम्मिलित है। केपीटी ने सहानुभूतिपूर्वक कहा है कि इस परियोजना की न तो इसके अपने पत्तन पर टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल से तुलना की जा सकती है और न ही जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास पर कंटेनर टर्मिनल से तुलना की जा सकती है। केपीटी ने कहा है कि जेएनपीटी पर कंटेनर टर्मिनल, चैन्नई पत्तन न्यास पर कंटेनर टर्मिनल और कांडला पत्तन न्यास पर टूना टेकरा पर कंटेनर संचालन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ 2-4 मिलियन टीईयू रेंज क्षमता के लिए है और परियोजना लागत रुपये 2000 करोड़ से रुपये 6000 करोड़ की रेंज में है। जबकि, बर्थ संख्या 11 और 12 के कंटेनर टर्मिनल का प्रचालन व अनुरक्षण समर्थित अवसंरचना के न्यून विकास से किया जाना है। इसके अलावा, इसमें बर्थ निर्माण भी शामिल नहीं है। यह उल्लेख करते हुए कि टूना टेकरा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले से अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता, केपीटी ने 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत 2013 के टैरिफ दिशा-निर्देशों की धारा 2.4 के अनुरूप 2008 के अपफ्रंट टैरिफ दिशा-निर्देश के सिद्धांत अपनाते हुए संदर्भ टैरिफ का निर्धारण प्रस्तावित किया है।
- (iv) इस विश्लेषण में केपीटी ने अपनी 15 नवंबर, 2014 की ई-मेल द्वारा दायर अंतिम संशोधित प्रस्ताव और केपीटी द्वारा संदर्भ मामले की कार्यवाही के दौरान प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर विचार किया गया है।
केपीटी ने कहा है कि इसके प्रस्ताव में ईष्टतम क्षमता गणना और उपकरण प्रोफाइल के संदर्भ में 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों से विचलन है जिन पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है।
- (v) ईष्टतम टर्मिनल क्षमता:
अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के दिशा-निर्देशों, कंटेनर टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता के निर्धारण हेतु कार्य-विधि निर्धारित करते हैं। केपीटी अपने मूल प्रस्ताव और दिनांक 4 अक्टूबर, 2014 के पहले संशोधित प्रस्ताव में अपने इस दृष्टिकोण पर कायम रहा कि दिशा-निर्देश में निर्धारित मानक अपनाते हुए ईष्टतम क्षमता का आंकलन करने की कार्य-विधि केपीटी ने नहीं अपनाई है क्योंकि बर्थ की ईष्टतम क्षमता को 0.6 मिलियन टीईयू के रूप में पहले ही निर्दिष्ट किया जा चुका है। यह स्वीकार किया जाता है कि तत्कालीन एबीजीकेसीटीएल का टैरिफ निर्धारित करते समय, इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा वर्ष 2009-10 के बाद से यथा आंकलित 6 लाख टीईयू की कंटेनर क्षमता पर विचार किया था जिसका उल्लेख 2005 टैरिफ दिशा-निर्देश को अपनाते हुए जब टैरिफ संशोधित किया था, उस समय, दिनांक 11 अक्टूबर, 2011 के आदेश संख्या टीएएमपी/40/2010-एबीजीकेसीटीएल के पैरा 14(v) (ग) (xi) में किया गया है। यह यह कहना संगत होगा कि एबीजीकेसीटीएल के लिए टैरिफ निर्धारण में विचारार्थ 6 लाख टीईयू की क्षमता 2005 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत है। कथित क्षमता पर 2005 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य वसूली की मात्रा पर निर्णय लेने के लिए क्षमता उपयोग निर्धारण की सीमित सीमा पर ही विचार किया गया है। 2008 के

टैरिफ दिशा-निर्देश कंटेनर टर्मिनल की क्षमता के आंकलन के लिए मानक निर्धारित करते हैं और टैरिफ का निर्धारण ईष्टतम क्षमता के संदर्भ में किया जाना है। अतः, इस मामले में ईष्टतम घाट क्षमता का आंकलन 2008 दिशा-निर्देश में निर्धारित मानक अपनाते हुए किया जाना है। केपीटी हमारे जोर देने पर, अपने संशोधित प्रस्ताव में 6,37,728 टीईयू पर ईष्टतम घाट का आंकलन किया किंतु टैरिफ की संगणना के लिए इसने 6,00,000 टीईयू पर ईष्टतम क्षमता का निर्दिष्ट क्षमता के रूप में कायम रखा। ईष्टतम क्षमता के मूल्यांकन पर यहां नीचे चर्चा की गई है:

(क) ईष्टतम घाट क्षमता:

- (i) 2008 दिशा-निर्देशों में 100 मीटर की लंबी बर्थ के लिए एक घाट क्रेन निर्धारित है जिसे पूर्णांकित किया जाता है। प्रस्तावित परियोजना की बर्थ संख्या 11 और 12 की कुल लंबाई 545 मीटर है। केपीटी ने दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के अनुसार वांछित 5 घाट क्रेनों के बदले केपीटी से अधिग्रहित एबीजीकेसीटीएल की 4 वर्तमान घाट क्रेनों और 545 मीटर लंबी बर्थ हेतु बीओटी प्रचालक को सुपुर्द करने के प्रस्ताव पर विचार किया है। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसके द्वारा प्रस्तावित 4 घाट क्रेनें आरएफक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त मत और निवेश को न्यूनतम स्तर पर रखने की इच्छा पर आधारित है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के मध्ये नजर और यह मानते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता/बोलीदाता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, घाट क्रेन के नियामक स्तर से विचलन इस प्राधिकरण के स्वीकार्य है जिसके कारण परवर्ती पैराग्राफ में विस्तारपूर्वक बताए गए हैं।
- (ii) 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित घाट क्रेन के उत्पादकता मानक 25 संचालन/घंटा/क्रेन है। केपीटी ने निर्धारित मानक के विरुद्ध 20 संचालन/घंटा/क्रेन की उत्पादकता पर विचार किया है। पत्तन ने ईष्टतम घाट क्षमता गणना में परिकल्पित घटाए उत्पादक मानक को इस औचित्य से उचित ठहराने का प्रयास किया है कि प्रचालक को सुपुर्द की जाने वाली पुरानी क्रेनें लगभग एक वर्ष से निष्क्रिय पड़ी हुई हैं। इसके अलावा, घाट क्रेनों में से कुछ निम्न क्षमता की हैं (अर्थात् पैनामेक्स जलयान संचालन हेतु वांछित से कम)। एक संभावित बोलीदाता, यूएलएआईपीएल ने यह भी कहा है कि पुराने उपकरणों से 25 संचालन/घंटा/घाट क्रेन के उत्पादकता मानक हासिल करना संभव नहीं है। कंटेनर संचालन प्रचालन के लिए नियोजित की जाने वाली पुरानी घाट क्रेनों अथवा निम्न क्षमता वाली घाट क्रेनों के लिए 2008 दिशा-निर्देशों में कोई विशिष्ट मानक उपलब्ध न होने के कारण और 20 संचालन/घंटा/क्रेन पर प्रस्तावित निष्पादन मानक को मान्यता देते हुए पत्तन के निर्णय पर आधारित उत्तर पर विश्वास करना और आगे बढ़ना न्यायोचित है। ऐसा होने पर केपीटी द्वारा विचार किए गए अनुसार 20 संचालन/घंटा/क्रेन के उत्पादकता मानक को ईष्टतम घाट क्षमता की संगणना में शामिल किया जाता है। फरवरी, 2008 के दिशा-निर्देशों की धारा 3.2 इस प्राधिकरण को पत्तन की विशिष्ट स्थिति को ध्यान में रखते हुए संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत औचित्य पर आधारित मानकों में आवश्यक समायोजन करने के लिए प्राधिकृत करती है।
- (iii) उपर्युक्त मानदंड का अनुप्रयोग करते हुए टीईयू से बॉक्स अनुपात, मानकों के अनुसार एक वर्ष में कार्यकारी दिनों की संख्या और दिशा-निर्देश में निर्धारित फार्मूला से केपीटी द्वारा भी आंकलित प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए ईष्टतम घाट क्षमता 6,37,728 टीईयू निकलती है।
- (iv) केपीटी ने हालांकि ईष्टतम घाट क्षमता का 6,37,728 टीईयू पर आंकलन किया है, इसने विगत में आंकलित कंटेनर टर्मिनल की क्षमता से मेल करने के लिए कंटेनर टर्मिनल की ईष्टतम घाट क्षमता को 6,00,000 टीईयू पर संयत किया है। केपीटी के प्रस्ताव पर चूंकि 2008 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत विचार किया जा रहा है, ईष्टतम घाट क्षमता को 6,37,728 टीईयू माना गया है जैसेकि संगणना में आंकलन किया गया है।

(ख) ईष्टतम यार्ड क्षमता:

केपीटी ने ईष्टतम यार्ड क्षमता का आंकलन नहीं किया है। वास्तव में, टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता 0.6 मिलियन पर और अन्य मानदंडों के लिए मानक लेने पर केपीटी ने दिशा-निर्देश में निर्धारित फार्मूला लगाकर पार्श्व गणना की है और प्रस्तावित परियोजना के लिए आबंटित किए जाने वाले कंटेनर में पूर्णांकित किया गया। हमारे विश्लेषण में, ईष्टतम यार्ड क्षमता नीचे चर्चा के अनुसार दिशा-निर्देश में निर्धारित मानक अपनाते हुए निकाली है:

(i) ग्राउंड स्लॉट:

कंटेनर टर्मिनल विकास के लिए केपीटी द्वारा कुल 21.2 हैक्टेयर भूमि-क्षेत्र प्रदान करना प्रस्तावित है। इसमें से 3.2 हैक्टेयर भूमि रेल लाईन के साथ भूमि विकास के लिए अंकित है और 3 हैक्टेयर क्षेत्र बर्थ पर है। शेष 15 हैक्टेयर भूमि में से 12.85 हैक्टेयर भूमि कंटेनर स्टैकिंग के लिए प्रस्तावित है और शेष 2.5 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र कंटेनर स्टैक यार्ड पर अन्य समर्थित और सहायक सुविधाएं प्रदान करने के लिए है। एनएमपीटी में भी कंटेनर टर्मिनल पर यह देखा गया कि आबंटित की जाने वाली 10.6 हैक्टेयर में से 2.25 हैक्टेयर बर्थ के पार्श्व क्षेत्र के लिए भी, 2.5 हैक्टेयर सड़कों, ट्रेलर के लिए पार्किंग लॉट जैसी सहायक सुविधाएं प्रदान करने के लिए और शेष 6.35 हैक्टेयर कंटेनर स्टैक यार्ड के लिए अंकित थी। वी.ओ. चिदंबरनर पत्तन न्यास पर भी आबंटित की जाने वाली प्रस्तावित 10 हैक्टेयर भूमि में से 7.425 हैक्टेयर पर कंटेनर स्टैड यार्ड के लिए विचार किया गया और शेष सहायक सुविधाओं के लिए अंकित थी। अतः, केपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर स्टैकिंग कंटेनरों के लिए ग्राउंड स्लॉट की संगणना 12.85 हैक्टेयर क्षेत्र के लिए की गई है जैसा केपीटी ने किया है।

अपफ्रंट टैरिफ दिशा-निर्देश 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर ग्राउंड स्लॉट हेतु मानक निर्धारित करते हैं। केपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अपने दिनांक 25 फरवरी, 2009 के आदेश द्वारा निर्णित जेएनपीटी के मामले में इसके मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए यार्ड क्षमता के निर्धारण हेतु विचारार्थ स्थिति को अपनाते हुए 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट पर विचार किया।

केपीटी से जेएनपीटी मामले अर्थात् इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 दिसंबर, 2009 के आदेश द्वारा पारित न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास पर कंटेनर टर्मिनल, दिनांक 3 मार्च, 2010 के आदेश में चैन्नई पत्तन न्यास पर मेगा कंटेनर टर्मिनल आदि के बाद आदेशों में निर्धारित कंटेनर टर्मिनल हेतु अपफ्रंट टैरिफ में विचार किए गए 360 टीईयू/हैक्टेयर पर ग्राउंड स्लॉट आशोधित करने का अनुरोध किया गया था।

इस परिप्रेक्ष्य में केपीटी ने दोहराया है कि इसके द्वारा विचार किया गया 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर, जेएनपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ आदेश पर आधारित है और उसे टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के मामले में अपनाया गया है।

यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि जेएनपीटी पर कंटेनर टर्मिनल हेतु निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ निर्धारण के मामले में, गणना में हालांकि 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर ग्राउंड स्लॉट दर्शाया गया था, इससे परिणाम में काफी अंतर नहीं आया क्योंकि ईष्टतम घाट क्षमता इस मामले में सीमित कारक के रूप में ही रही। इस प्राधिकरण द्वारा 30 सितंबर, 2009 के अपने पारित आदेश न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास पर कंटेनर टर्मिनल हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में 360 टीईयू के ग्राउंड स्लॉट पर कंटेनर द्वारा घेरा गए क्षेत्र के संदर्भ में एनएमपीटी द्वारा किए गए विश्लेषण और कंटेनर संचालन उपकरण के संचालन हेतु वांछित अतिरिक्त क्षेत्र, कंटेनरों के बीच खाली जगह आदि के आधार पर विचार किया गया। एनएमपीटी द्वारा यह तर्क दिया गया था कि 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर को सुगमता से समायोजित किया जा सकता है जिसे इस प्राधिकरण ने स्वीकार किया था। चैन्नई पत्तन न्यास पर मेगा कंटेनर टर्मिनल हेतु बाद में दिनांक 3 मार्च, 2010 के आदेश में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय वही 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर का ग्राउंड स्लॉट की संख्या पर विचार किया गया था। ऐसा होने पर, 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट पर विचार करना उचित नहीं होगा। अतः केपीटी द्वारा विचार किए गए 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के विरुद्ध इस मामले में भी 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट पर विचार किया जाता है।

केपीटी में टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल से निकाले गए संदर्भ के संबंध में यह उल्लेख करना संगत होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 4 अक्टूबर, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2010-केपीटी द्वारा अनुमोदित टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क, दिनांक 25 फरवरी, 2009 के आदेश में जेएनपीटी हेतु कंटेनर टर्मिनल हेतु अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क और फिर केपीटी द्वारा प्रस्तावित, का अंगीकरण था। टूना टेकरा के मामले में प्रारंभ में ईष्टतम क्षमता की संगणना नहीं थी और इसलिए टूना टेकरा मामले में 285 टीईयू/हैक्टेयर के ग्राउंड स्लॉट पर केपीटी द्वारा लिया गया संदर्भ यहां संगत नहीं पाया गया।

(ii) औसत स्टैक ऊंचाई:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2.5 की औसत स्टैक ऊंचाई निर्दिष्ट करते हैं जिस पर केपीटी ने विचार किया है।

(iii) औसत ड्रवेल समय:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश निर्यात कंटेनर के लिए 4 दिन और आयात कंटेनर के लिए 2 दिन का औसत ड्रवेल समय निर्दिष्ट करते हैं जिस पर एनएमपीटी ने विचार किया है।

केपीटी ने आयात और निर्यात कंटेनर का शेर बराबर मानते हुए 3 दिनों के औसत ड्रवेल समय पर विचार किया है। केपीटी द्वारा माने गए कल्पित कथित मानदंड पर भरोसा किया गया है।

(iv) दिशा-निर्देश में निर्धारित फार्मूला पर आधारित यार्ड क्षमता और ग्राउंड स्लॉट के संदर्भ में मानदंडों में आशोधन के अध्यधीन केपीटी द्वारा विचार किए गए मानदंड 7,57,656 टीईयू निकलते हैं। पूर्व कथित अनुसार, आंकलित ईष्टतम घाट क्षमता 6,37,728 टीईयू है। फरवरी, 2008 के दिशा-निर्देश की धारा के अनुसार टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता ईष्टतम घाट और स्टैक यार्ड क्षमताओं से कम है। अतः कंटेनर टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता 6,37,728 पर नियंत्रित है जो ईष्टतम घाट और यार्ड क्षमताओं से कम है।

(vi) पूंजी लागत:

केपीटी द्वारा अनुमोदित कंटेनर टर्मिनल की कुल पूंजी लागत रुपये 315.14 करोड़ है जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:

(क) सिविल कार्य:

कंटेनर संचालन सुविधाओं की अनुमानित सिविल लागत में सहायक क्षेत्र विकास, जल आपूर्ति और रेल साइडिंग के साथ भूमि क्षेत्र का विकास शामिल है। पत्तन को अनुमानों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। इसके बजाय पत्तन ने सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत यूनिट दर का विश्लेषण प्रस्तुत किया है और यह पुष्टि की है कि सिविल लागत का अनुमान लगाते के लिए अंगीकृत - यूनिट दर वर्ष 2014 से संबंधित लागू बाजार दर पर आधारित है। दिशा-निर्देश में निर्धारण किया गया है कि सिविल लागत का अनुमान संबंधित पत्तन न्यास करेगा। इस अभ्यास में केपीटी द्वारा अनुमानित सिविल लागत के अनुमानों पर भरोसा किया जाता है।

(ख) यांत्रिकी कार्य:

- (i) यांत्रिकी उपकरण के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रुपये 212.55 करोड़ है। इसमें सफल बीओटी प्रचालक द्वारा केपीटी को केपीटी द्वारा सुपुर्द किए जाने वाले उपकरणों के लिए देय अपक्रॉट के रूप में रुपये 143.63 करोड़ और वर्तमान उपकरणों की मरम्मत के लिए रुपये 20.79 करोड़ और विद्युत उपकेन्द्र, अग्निशमन और बिजली व प्रकाश प्रणालियों की स्थापना हेतु बीओटी प्रचालक द्वारा नियोजित किए जाने वाले उपकरणों की रुपये 48.13 की लागत शामिल है।
- जैसाकि पहले बताया गया है, केपीटी की प्रस्तावित परियोजना में एबीजीकेसीटीएल द्वारा पहले प्रचालित किए जा रहे वर्तमान कंटेनर टर्मिनल और माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसरण में केपीटी द्वारा अधिग्रहित की पुनः बोली हेतु 2013 दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क मांगा गया था। अतः केपीटी की प्रस्तावित परियोजना में परियोजना के सफल बीओटी प्रचालक को केपीटी द्वारा सौंपे जाने वाले कुछ वर्तमान कंटेनर संचालन उपकरण और सफल बीओटी प्रचालक द्वारा कुछ अतिरिक्त उपकरण का नियोजन परिकल्पित है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि पीपीपी मोड के अन्तर्गत चैन्सर्ड पत्तन न्यास पर संचालन उपकरण की फ्लीट के नियोजन हेतु सीएचपीटी की परियोजनाओं में से एक में ईएलएल क्रेन और संबंधित परिसंपत्ति के बही मूल्य पर प्रचालक को पत्तन द्वारा सौंपी जाने वाली पत्तन की फ्लोटिंग क्रेन और प्रचालक द्वारा नियोजित किए जाने वाले अन्य संचालन उपकरण परिकल्पित हैं। इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी के प्रस्ताव पर आधारित संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था।
- इस मामले में भी, परियोजना की विशिष्टता के मध्येनजर केपीटी द्वारा परियोजना के सफल बीओटी प्रचालक को बीओटी प्रचालक द्वारा प्रापण किए जाने वाले कुछ अतिरिक्त उपकरणों सहित सौंपे जाने वाले कुछ कंटेनर संचालन उपकरणों का नियोजन समाहित करने का केपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है। जैसाकि पहले बताया गया है 2008 दिशा-निर्देशों के अनुसार उपकरण के नियामक स्तर, केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरण और 2008 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों से विचलन दर्शाने वाली तालिका को सुगम संदर्भ हेतु नीचे दोहराया गया है:

उपकरण	2008 मानक	2008 मानक के अनुसार आवश्यकता	केपीटी द्वारा प्रस्तावित	पत्तन के पास सौंपे जाने वाले वर्तमान उपकरण	बीओटी प्रचालक द्वारा प्रापण किए जाने वाले उपकरणों की अतिरिक्त संख्या
घाटय गैनिटी क्रेन(क्यूजीसी)	100 एम बर्थ लम्बाई के लिए 1	5 545 मीटर के लिए	4	4	शून्य
आरएमजीसी	6 रैक/प्रतिदिन संचालन के लिए 1	1	0	शून्य	शून्य
आरटीजीसी	प्रत्येक घाटय गैनिटी क्रेन के लिए 3	15 5 क्यूसी के लिए	8	4	4
रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक	9 आरटीजी के लिए 1	2	3	3	शून्य
ट्रैक्टर ट्रेलर	प्रत्येक क्यूजीसी के लिए 6	30	24	15	9

- (ii) पूर्व कथित अनुसार 545 मीटर की बर्थ लंबाई के लिए दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के अनुसार 5 घाट क्रेनों का नियोजन वांछित है। केपीटी ने इसके विरुद्ध सफल बीओटी प्रचालक को पत्तन द्वारा सौंपी जाने वाली केपीटी की वर्तमान 4 घाट क्रेनों का नियोजन परिकल्पित किया है। यह ध्यान देने योग्य है कि दिशा-निर्देश में निर्धारित 5 घाट क्रेनों के मानक पर यदि विचार किया जाता है तो ईष्टतम घाट क्षमता 7,57,656 लाख टीईयू प्रति वर्ष पर आंकलित ईष्टतम यार्ड क्षमता के विरुद्ध ऊपर बताए गए कारणों से (अर्थात् 20 संचालन/घंटा x 365 दिन x 24 घंटे x 5 आरएमक्यूसी x 70 प्रतिशत x 1.3 = 779,160 टीईयू) 20 संचालन/घंटे की उत्पादकता दर सहित रेकनिंग लगभग 0.8 मिलियन टीईयू होगी। पत्तन ने यह माना है कि नियोजित किए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण प्रोफाइल में विचलन है। परियोजना की उपकरण आवश्यकता का निर्धारण आरएफक्यू आवेदकों द्वारा आवेदन-पूर्व बातचीत में व्यक्त मतों के आधार पर व्यक्त किया बताया गया है।
- चूंकि पत्तन का घाट क्रेन की संख्या को चार तक सीमित करने और फलस्वरूप सहयोगी उपकरणों की संख्या को करने का प्रस्ताव टैरिफ पर अनावश्यक रूप से निष्क्रिय निवेश की लागत का बोझ नहीं डालने के इरादे से है और कथित तौर पर संभावित बोलीदाताओं द्वारा व्यक्त की गई राय के आधार पर ऐसा किया गया है, अतएव 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2 को दृष्टिगत रखते हुए केपीटी द्वारा प्रस्तावित घाट क्रेन की संख्या में विचलन को स्वीकार किया जाता है।

जहां इस स्थिति को पत्तन द्वारा उद्धृत कारणों की वजह से स्वीकार किया गया है, वहीं यह प्राधिकरण पूरी तरह से स्पष्ट करता है कि इस विचलन को केपीटी द्वारा परिकल्पित परियोजना की खासियत को दृष्टिगत रखकर स्वीकार किया जा रहा है। केपीटी खुद के द्वारा प्रस्तावित बोली दस्तावेज के साथ-साथ रियायत समझौते में यह स्पष्ट करना सुनिश्चित करेगा कि और बर्थ संख्या 11 और 12 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ टैरिफ 4 घाट क्रेनों के नियोजन के लिए लागू होता है। केपीटी द्वारा यह सुनिश्चित किया जाएगा कि कंटेनर टर्मिनल प्रचालक केपीटी द्वारा परिकल्पित परियोजना के अनुसार 4 नग घाट क्रेन नियोजित करता है। यदि परियोजना के दौरान कभी भी बीओटी प्रचालक 4 से अधिक घाट क्रेन नियोजित करता है तो मौजूदा अभ्यास में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ टैरिफ की केपीटी द्वारा प्रस्तावित इष्टतम घाट क्षमता को अतिरिक्त घाट क्रेन नियोजित करने और संदर्भ टैरिफ को उदार बनाने के लिए अद्यतन करने की सीमित हद तक समीक्षा करने की आवश्यकता होगी। लाइसेंस दाता पत्तन के रूप में केपीटी के साथ-साथ बीओटी प्रचालक द्वारा टैरिफ गणना में अनुमानित स्तर से घाट क्रेन की नियोजन में बीओटी प्रचालक द्वारा विचलन की स्थिति में इसके बारे में प्राधिकरण को सूचित किया जाना चाहिए।

- (iii) 5 घाट क्रेनों के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, आरटीजीसीएस के संबंध में, मानदंडों के अनुसार आरटीजीसीएस की संख्या (एक घाट क्रेन के लिए तीन आरटीजीसीएस का नियम है) 15 हो जाएगी। हालांकि, केपीटी द्वारा मौजूदा प्रस्ताव में चार घाट क्रेनों को नियोजित किए जाने के प्रस्ताव में दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों को लागू करने पर आरटीजीसीएस की संख्या 12 नग हो जाती है। उपरोक्त के लिए, केपीटी ने कुल 8 आरटीजीसीएस की नियोजित करने का प्रस्ताव किया है (यानी केपीटी के चार मौजूदा आरटीजीसीएस को सौंप दिये जाएंगे और बाकी 4 की व्यवस्था बीओटी प्रचालक द्वारा की जाएगी)। 12 नग के मानक स्तर की तुलना में आरटीजीसीएस की संख्या में 8 नग पर विचलन, कथित तौर पर आवेदन-पूर्व सम्मेलन में आरएफक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त की गई राय के आधार पर और इस परियोजना को व्यवहार्य बनाने के लिए निवेश की लागत को युक्तिसंगत बनाने के लिए किया गया है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त स्पष्टीकरण को देखते हुए और यह समझकर कि प्रयोक्ताओं/बोलीदाताओं ने केपीटी द्वारा प्रस्तावित आरटीजीसीएस की संख्या पर कोई निश्चित आपत्ति नहीं उठाई है, अतः फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2 को ध्यान में रखकर केपीटी द्वारा प्रस्तावित आरटीजीसीएस के मानक स्तर से विचलन को स्वीकार किया जाता है।

- (iv) 2008 के दिशा निर्देशों में 6 रेक/दिन से निपटने के लिए आदर्श रूप से एक नग आरएमक्यूसी और नौ रेकों के लिए एक रीच स्टेकर निर्धारित किया गया है। हालांकि केपीटी ने रेल द्वारा आईसीडी कंटेनरों से निपटने के लिए टैरिफ का प्रस्ताव किया है, लेकिन इसने प्रस्तावित सुविधा के लिए किसी भी आरएमक्यूसी को प्रस्तावित नहीं किया है।

उपकरणों की संख्या के संबंध में दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों को लागू करने के प्रस्ताव से विचलन के कारणों की व्याख्या करने की मांग करने पर, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि आईसीडी कंटेनरों से निपटने के लिए, आरएमजीसी की बजाय रीच स्टेकरों का प्रयोग करने का प्रस्ताव है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित रीच स्टेकरों की संख्या मानदंडों के अनुसार आवश्यक दो नगों की बजाय अपनी परियोजना के लिए 3 नग की है इसलिए, पत्तन ने आरएमक्यूसी प्रस्तावित नहीं किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि संयुक्त सुनवाई में, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि तीन रीच स्टेकरों को नियोजित करने का प्रस्ताव है, जिनमें से दो का कंटेनर यार्ड में इस्तेमाल किया जाएगा और एक को आईसीडी कंटेनर से निपटने के लिए नियोजित किया जाएगा। हालांकि, हमारे प्रश्नों का उत्तर प्रस्तुत करते समय केपीटी ने कहा है कि चार रीच स्टेकरों को नियोजित करने का प्रस्ताव किया गया है, जिनमें से 2 का कंटेनर यार्ड में और 2 का आईसीडी कंटेनरों से निपटने के लिए इस्तेमाल किया जाएगा। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि सौंपे जाने के लिए चार रीच स्टेकरों में से एक दयनीय और ध्वस्त हालत में है। देखा गया है कि प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करने के समय के अलावा पूरे प्रस्ताव में केपीटी ने रीच स्टेकरों की संख्या को 3 नग बनाए रखा है। हालांकि, केपीटी ने चौथे रीच स्टेकर को प्रतिबिंबित करने के लिए अपने प्रस्ताव को संशोधित नहीं किया है। मूल्यांकन रिपोर्ट से यह देखा जाता है कि केपीटी द्वारा कही गई बात सही है कि, केपीटी द्वारा सौंपे जाने वाले चार रीच स्टेकरों में से एक काम करने की हालत में नहीं है। हमारे विश्लेषण में, पत्तन द्वारा विचारित रूप में रीच स्टेकर की संख्या तीन ही मानी गई है।

पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण में आईसीडी कंटेनर को संभालने के लिए उपकरणों की लागत के आकलन में आरएमजीसी को शामिल न किए जाने और कंटेनरों से निपटने के लिए आरएमजीसी के स्थान पर एक अतिरिक्त रीच स्टेकर को नियोजित किए जाने को देखते हुए और इस बात को समझ कर कि उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं द्वारा इस पर कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है, दिशा-निर्देशों में निर्धारित इन उपकरणों के मानक स्तर से पत्तन द्वारा प्रस्तावित विचलन को स्वीकार कर लिया गया है।

- (v) 5 घाट क्रेनों के लिए, दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार (आदर्श प्रति घाट क्रेन 6) ट्रैक्टर ट्रेलरों (टीटीएस) की संख्या 30 हो जाएगी। घाट क्रेन के चार नगों की नियोजित करने के लिए केपीटी के प्रस्ताव की स्वीकृति के फलस्वरूप, दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों को लागू करने पर टीटीएस की संख्या 24 नग हो जाती है। केपीटी ने 24 टीटीएस का प्रस्ताव किया है, जिसमें केपीटी द्वारा सौंपे जाने वाले 15 मौजूदा टीटीएस शामिल हैं और 9 नए टीटीएस बीओटी प्रचालक द्वारा प्राप्त किए जाएंगे। चूंकि कुल 24 नग टीटीएस को तैनात करने का प्रस्ताव चार घाट क्रेनों के लिए लागू नियमों के अनुसार है, अतः इसे स्वीकार किया जाता है।

- (vi) जैसा कि पहले कहा गया है, यांत्रिक उपकरणों के पूंजीगत खर्च में केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को सौंपे जाने वाले मौजूदा उपकरणों अर्थात् 4 घाट (क्वे) क्रेनों, 4 नग आरटीजीसीएस, तीन नग रीच स्टेकर और 15 ट्रैक्टर ट्रेलरों की कीमत 143.63 करोड़ रुपए और मौजूदा उपकरणों की मरम्मत पर बीओटी प्रचालक द्वारा खर्च किए जाने वाले 20.79 करोड़ रुपए की लागत शामिल हैं।
- केपीटी ने बीओटी संचालक को सौंपी जानेवाली परिसंपत्तियों के उचित मूल्य का आकलन करने के लिए एक अनुमोदित मूल्य निर्धारक नियुक्त किया है और अनुमोदित मूल्य निर्धारक की रिपोर्ट की एक प्रति भी प्रस्तुत की है। पूंजी लागत में बीओटी संचालक द्वारा देय 143.63 करोड़ रुपये की अग्रिम राशि कथित तौर पर केपीटी द्वारा सौंपी जाने वाली परिसंपत्तियों के उचित मूल्य का आकलन करने के केपीटी द्वारा नियुक्त एक अनुमोदित मूल्य निर्धारक द्वारा मूल्यांकित परिसंपत्तियों का उचित मूल्य है और केपीटी द्वारा नियुक्त अनुमोदित मूल्य निर्धारक द्वारा किए गए मूल्यांकन रिपोर्ट की एक प्रति के द्वारा समर्थित भी है। देखा गया है कि परिसंपत्तियों का यह मूल्यांकन 31 अगस्त 2013 के रूप में है। उपरोक्त परिसंपत्तियों के मूल्यांकन के संबंध में परिसंपत्तियों में से प्रत्येक के केपीटी के खातों में लिखे मूल्य को प्रस्तुत करने का अनुरोध करने पर केपीटी ने स्पष्ट किया है कि ऑपरेटरों को सौंपी जाने वाली परिसंपत्तियों को तत्कालीन संचालक एबीजीकेसीटीएल से लिया गया था और खाते में उसका हिसाब नहीं है। ऐसी परिस्थितियों में यह ज्ञात नहीं है कि लाइसेंस दाता पत्तन होने के बावजूद केपीटी कम से कम एबीजीकेसीटीएल के वार्षिक खातों के आधार पर अपेक्षित जानकारी प्रस्तुत करने की स्थिति में क्यों नहीं है।
- यह समझकर कि मूल्यांकन की अग्रिम किश्त 143.63 करोड़ रुपए अनुमोदित मूल्य निर्धारक द्वारा बीओटी प्रचालक को सौंपी जाने वाली परिसंपत्तियों का उचित मूल्य है और इसे अनुमोदित मूल्यनिर्धारक के मूल्यांकन रिपोर्ट द्वारा समर्थित किया गया है और उपयोगकर्ताओं/संभावित बोलीदाताओं में से किसी ने भी पूंजीगत व्यय के इस मद पर कोई भी आपत्ति नहीं उठाई है, पूंजी की लागत में शामिल 143.63 करोड़ रुपये के अनुमान पूरी तरह से भरोसा किया गया है और इस तथ्य को गणना में स्वीकार किया गया है।
- अनुमानित पूंजीगत खर्च के संदर्भ में क्वे क्रेन, आरटीजीसीएस, रीच स्टेकर्स के नवीनीकरण/मरम्मत करने के संबंध में खर्च किए जाने वाले 20.34 करोड़ रुपए के साथ, केपीटी ने उपकरणों के नवीनीकरण के लिए विक्रेता से प्रस्ताव के रूप में दस्तावेजी समर्थन सुसज्जित किया है, इसलिए इस अनुमान को स्वीकार किया जाता है। तथापि, ट्रैक्टर ट्रेलर की मरम्मत की दिशा में पूंजीगत व्यय में अनुमानित 0.45 करोड़ रुपए किसी प्रकार के दस्तावेजी समर्थन द्वारा समर्थित नहीं हैं। यह मान कर कि यह कुल पूंजीगत व्यय में यह एक महत्वपूर्ण लागत मद नहीं है केपीटी द्वारा दिए गए अनुमान पर भरोसा और विचार किया गया है।
- (vii) खरीदे जाने वाले उपकरणों यानी 4 नग आरटीजीसीएस, 9 नग ट्रैक्टर ट्रेलरों की और विद्युत सब-स्टेशन, अग्निशमन और विद्युत रोशनी की स्थापना के लिए की पूंजी लागत के संदर्भ में, केपीटी से कोटेशन, आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। हालांकि, केपीटी ने इन मदों की पूंजी लागत के समर्थन में कोई भी दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। यह कहा गया है कि प्रचालक द्वारा खरीदे जाने वाले उपकरणों की पूंजी लागत का टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के मामले में अनुमानित लागत के आधार पर विचार किया गया है। केपीटी ने कोटेशन प्रस्तुत करने के लिए सहमति दी थी, लेकिन इस मामले को अंतिम रूप देने तक केपीटी द्वारा कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया। भावी बोलीदाताओं में से एक ने ध्यान दिलाया है कि ट्रैक्टर ट्रेलर की प्रति इकाई की पूंजी लागत 30 से 35 लाख रुपए है। जबकि केपीटी ने इस मद का प्रति इकाई 22 लाख रुपए के रूप में कम मूल्यांकन किया है, इसलिए फिर से इसका मूल्यांकन किया जाना चाहिए, जब केपीटी से विशेष रूप से इसकी जांच करने के लिए अनुरोध किया गया था, जब केपीटी अपनी बात पर अड़ा रहा और कहा कि यह टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के एक और प्रस्ताव के लिए प्राप्त कोटेशन पर आधारित है और अपने अनुमान को पुष्ट करने के लिए दस्तावेजी समर्थन की कोई भी प्रतिलिपि प्रस्तुत कर नहीं की है। संयोग से, यह संदर्भ टूना टेकरा कंटेनर परियोजना के लिए परियोजना अनुमानों पर आधारित न होकर टूना टेकरा परियोजना के लिए अपनाई गई निर्धारित टैरिफ के मंजूर टैरिफ पर आधारित था। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के टैरिफ के दिशा निर्देशों में उपकरणों की सांकेतिक इकाई लागत में ट्रैक्टर ट्रेलर की पूंजी लागत प्रति इकाई 38 लाख रुपए दी गई है।
- यह देखा गया कि हाल में इस प्राधिकरण द्वारा विचारित ट्रैक्टर ट्रेलर कि पूंजी लागत, बहुविध रसद हब के लिए शुष्क पत्तन में चेन्नई पत्तन न्यास के लिए निर्धारित अग्रिम टैरिफ है, जो श्रीपेरुम्बुदुर के पास मपेडु में विकसित किया जाना है, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2013 में मंजूरी दी गई है, उसमें ट्रैक्टर ट्रेलर की पूंजी लागत एक ट्रेलर के लिए 37 लाख रुपए है, और ट्रैक्टर ट्रेलर यूनिट की दर मार्च 2010 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अग्रिम टैरिफ में मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए 40 लाख रुपए माना गया है। हाल ही में प्राप्त स्थिति के आधार पर, यूएलएआईपीएल द्वारा किए गए बिंदु में योग्यता प्रतीत होती है। इस आधार पर, टीटी की पूंजी लागत को संशोधित किया गया है और सीएचपीटी के हाल के मामले में किए गए विचार के रूप में 37 लाख रुपए माना जा रहा है।
- इसके अलावा, केपीटी द्वारा अनुमानित उपकरणों की पूंजी लागत पर कोई आपत्ति नहीं की गई है। केपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि पूंजी लागत का आकलन वर्ष 2014 से संबंधित प्रचलित बाजार दर के आधार पर किया गया है। उपरोक्त को दृष्टिगत रखते हुए, अन्य उपकरणों अर्थात् आरटीजीसीएस की

पूँजीगत लागत और विद्युत सब-स्टेशन, अग्निशमन और विद्युत रोशनी की स्थापना जैसे अन्य सहायक उद्योगों के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित रूप में पूँजी लागत पर भरोसा किया गया है और संदर्भ टैरिफ गणना में स्वीकार किया गया है।

(viii) यूएलएआईपीएल द्वारा रखे गए बिंदु, रेल साइडिंग के उल्लिखित मूल्य को परियोजना लागत में शामिल करने या वैकल्पिक रूप से केपीटी को देय रेलवे साइडिंग के प्रभार के संदर्भ में सफल बोलीदाता द्वारा किए गए खर्च पर विचार करने के संदर्भ में, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि रेलवे साइडिंग रियायत पाने वाले को नहीं सौंपा जाएगा। इसलिए, उसे परियोजना की पूँजी लागत नहीं माना गया है। जहां तक रेल साइडिंग का प्रयोग करने के लिए परिचालन लागत का संबंध है, उसे केपीटी द्वारा उपयोगकर्ताओं पर सीधे प्रभार लगाने के द्वारा वसूल करने का प्रस्ताव है या रियायत पाने वाला उपयोगकर्ताओं से प्रभार के तौर पर इकट्ठा कर सकता है और केपीटी/रेलवे प्राधिकरण को उसका भुगतान कर सकता है जो भी लागू हो। यह व्यवस्था व्यावहारिक है, क्योंकि केओपीटी कोलकाता डॉक लेबर बोर्ड (केडीएलबी) की ओर से बोर्ड पर श्रम की आपूर्ति के लिए शुल्क जमा करती है और एकत्रित राशि केडीएलबी को भेजती है। इसलिए, केपीटी ने तर्क दिया है कि इसे परिचालन व्यय में शामिल करने की कोई जरूरत नहीं है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर भरोसा किया गया है।

(ix) प्रतिवर्ष एक निश्चित मुद्रास्फीति मानते हुए रियायत अवधि के दौरान संचालक द्वारा खरीदे जाने वाले नए उपकरणों को बदलने की लागत को पूरा करने के लिए यूएलएआईपीएल द्वारा उठाए गए बिंदु के संदर्भ में, केपीटी ने उचित स्पष्टीकरण दिया है कि 2008 के अग्रिम टैरिफ के दिशा-निर्देशों में संदर्भ टैरिफ गणना के लिए परियोजना अवधि के दौरान परिसंपत्तियों को बदलने की लागत पर विचार करने की अनुमति नहीं है। यूएलएआईपीएल द्वारा उठाया गया बिंदु 2008 और 2013 के टैरिफ के दिशा निर्देशों के दायरे से परे है। 2013/2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत, एक बार संदर्भ टैरिफ तय हो जाने के बाद पुनर्मूल्यांकन और परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन के मूल्य पर विचार करने के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। तय संदर्भ टैरिफ वार्षिक सूचीकरण और प्रदर्शन से जुड़ी टैरिफ वृद्धि के अधीन पूरी परियोजना अवधि के लिए लागू है।

(x) टीटी की लागत में संशोधन करने की वजह से संशोधित कंटेनर हैंडलिंग उपकरणों की लागत केपीटी द्वारा अनुमानित 212.55 करोड़ रुपए की तुलना में 213.90 करोड़ रुपए हो गई है।

(xi) **आईटी प्रणाली लागत और अन्य लागत**

दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार आईटी प्रणालियों और अन्य मदों के लिए पूँजी लागत का सिविल लागत और कंटेनर हैंडलिंग उपकरणों की लागत की राशि के क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत होने का अनुमान है।

(ग) उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, कुल पूँजी लागत केपीटी द्वारा अनुमानित 315.14 करोड़ रुपए की तुलना में 316.65 करोड़ रुपए हो गई है।

(घ) कंटेनर निपटान सेवा के लिए पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत लाभ लगाई गई संशोधित पूँजी पर केपीटी द्वारा अनुमानित 50.42 करोड़ रुपये की तुलना में 50.66 करोड़ रुपए हो गया है।

(vii) **परिचालन लागत:**

(क) प्रति टीईयू 8 किलोवॉट पर बिजली की खपत को मानदंडों के अनुसार माना जाता है। संशोधित प्रस्ताव में केपीटी द्वारा विचारित बिजली की इकाई की लागत प्रति यूनिट 9.49 है जो वर्ष 2014-15 के लिए बिजली के टैरिफ शेड्यूल के आधार पर बिजली की यूनिट दर की विस्तृत गणना की पुष्टि करता है। केपीटी द्वारा अनुमानित बिजली लागत कंटेनर टर्मिनल की संशोधित इष्टतम क्षमता के संदर्भ में संशोधन के अधीन माना गया है।

(ख) ईंधन की खपत दिशा-निर्देशों में निर्धारित खपत मानदंडों के अनुसार प्रति टीईयू 4 लीटर माना गया है। केपीटी द्वारा ईंधन की इकाई लागत प्रति लीटर 63.15 मानी गई है। टर्मिनल के संशोधित इष्टतम क्षमता के लिए ईंधन की इकाई लागत यानी प्रति लीटर 58.11 का मूल्यांकन किया है और मामले के विश्लेषण के समय में प्रचलित दर के संदर्भ में संशोधित किया गया है।

(ग) मानदंड के अनुसार यांत्रिक और विद्युतीय उपकरणों पर मरम्मत और रखरखाव की लागत परिसंपत्तियों की प्रासंगिक लागत के 2 प्रतिशत से कम निर्धारित की गई है। केपीटी ने कंटेनर हैंडलिंग उपकरणों पर मरम्मत और रखरखाव खर्च का 2 प्रतिशत की दर से और आईटी लागत का दिशा निर्देशों के अनुरूप अनुमान लगाया है।

यूएलएआईपीएल के संभावित बोलीदाताओं में से एक ने उल्लेख किया है कि पूँजी लागत केपीटी से ली गई परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी को दर्शाता है और केपीटी द्वारा अनुमानित मरम्मत और रखरखाव लागत केपीटी से ली गई परिसंपत्तियों के डब्ल्यूडीवी पर लगाया गया है। इस परियोजना के तहत तैनात की जाने वाली पुरानी मौजूदा परिसंपत्तियों पर मरम्मत और रखरखाव व्यय काफी ज्यादा होने की उम्मीद का हवाला देते हुए परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर मरम्मत और रखरखाव की लागत पर विचार करने का अनुरोध किया गया है।

यूएलएआईपीएल, द्वारा उठाए गए बिंदुओं को ध्यान में रखते हुए, केपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार सिविल कार्यों की पूँजी लागत के 1 प्रतिशत और यांत्रिक उपकरणों और आईटी के मरम्मत और रखरखाव की लागत का पूँजी लागत पर 2 प्रतिशत का आकलन करने के अलावा 74.35 करोड़ रुपए पर जो केपीटी द्वारा सौंपी जाने वाली संपत्तियों को बदलने में आने वाली लागत सलाहकार द्वारा मूल्यांकित और अग्रिम के रूप में केपीटी को देय पूँजीगत व्यय में मानी गई परिसंपत्तियों के उचित मूल्य के बीच का अंतर है, इस पर भी 2 प्रतिशत का मरम्मत और रखरखाव लागत का अनुमान किया है।

यहाँ यह उल्लेख प्रासंगिक है कि अन्य अग्रिम टैरिफ मामलों में अनुमानित मरम्मत और रखरखाव लागत परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर आधारित है। तत्कालिक मामले में केपीटी द्वारा सही रूप से यह कहा गया है कि, केपीटी से लिए जाने वाले यांत्रिक उपकरणों पर पूंजीगत लागत का अनुमान केपीटी द्वारा उचित परिसंपत्ति मूल्य (नेट मूल्य) के आधार पर किया गया है। इसलिए, आस्तियों के प्रतिस्थापन मूल्य पर मरम्मत और रखरखाव पर विचार करने के लिए यूएलएआईपीएल द्वारा उठाए गए बिंदु पर भी केपीटी द्वारा ध्यान से साथ गिना गया है। जैसा कि पहले कहा गया है, केपीटी ने अनुमोदित मूल्य निर्धारक द्वारा आकलित मूल्य की रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत की है, जिसमें अनुमोदित मूल्य निर्धारक द्वारा केपीटी द्वारा सौंपी जाने वाली संपत्तियों का आकलित उचित परिसंपत्ति प्रतिस्थापन मूल्य 207.60 करोड़ रुपए माना गया है, जो बीओटी प्रचालक द्वारा अग्रिम देय के लिए आकलित पूंजी लागत 143.63 करोड़ रुपए की तुलना में अधिक है।

मूल्य निर्धारक की रिपोर्ट वर्ष 2013 से संबंधित होने का हवाला देते हुए केपीटी ने 5 प्रतिशत वृद्धि लागू की है और यांत्रिक उपकरणों का प्रतिस्थापन मूल्य 217.98 करोड़ रुपए पर पहुँच गया है, जैसा कि नीचे सारणीबद्ध है:

विवरण	रु. करोड़ में	रु. करोड़ में	टिप्पणी
केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को सुपुर्द की जाने वाली परिसंपत्तियों की पुनः स्थापना लागत	217.98	207.60	केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को सुपुर्द की जाने वाली एबीजीकेसीटीएल परिसंपत्तियों के लिए अनुमोदित मूल्यांकक की रिपोर्ट पर आधारित यांत्रिक कार्यों की पुनः स्थापना लागत पर विचार करते हुए। अनुमोदित मूल्यांकक की रिपोर्ट 2013 के अनुसार उपकरण की पुनः स्थापना लागत दर्शाती है। अतः 5 प्रतिशत सामान्य डब्ल्यूपीआई वृद्धि दी गई है।
पूँजी लागत के अनुमान में यथा विचारार्थ केपीटी द्वारा सौंपे जाने वाले निवल मूल्य (परिसंपत्ति का उचित मूल्य)	143.63	..	
टंतर	74.35	..	

वर्ष 2014 के लिए संपत्ति के प्रतिस्थापन मूल्य को अद्यतन करने के लिए केपीटी द्वारा अपनाया गया 5 प्रतिशत वृद्धि लागू करने का दृष्टिकोण उचित और तर्कसंगत प्रतीत होता है इसलिए स्वीकार कर लिया गया है। इस प्रकार केपीटी द्वारा आरंभ की गई परियोजना की असाधारण स्थिति को ध्यान में रखते हुए, 74.35 करोड़ रुपए पर, जो केपीटी द्वारा सौंपी जाने वाली परिसंपत्तियों के सलाहकार द्वारा किए गए मूल्यांकन और पूंजीगत खर्च में उपकरणों के प्रतिस्थापन मूल्य में माने गए उचित मूल्य के बीच का अंतर है, मरम्मत और रखरखाव लागत की अनुमति दी गई है।

(घ) दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के नियमों के अनुसार, बीमा लागत (0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता के टर्मिनलों के लिए) अचल संपत्तियों के सकल मूल्य का 1 प्रतिशत और अन्य खर्च के अचल संपत्तियों के सकल मूल्य के 10 प्रतिशत होने का अनुमान है।

(ङ) दिशा निर्देशों के अनुसार, मूल्यह्रास की गणना कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित सीधी रेखा विधि (एसएलएम) के मूल्यह्रास दर के अनुसार की जानी चाहिए। केपीटी ने पहले मूल्यह्रास की गणना सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से, और कंटेनर निपटान उपकरणों के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित सीधी रेखा विधि (एसएलएम) में परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए निर्धारित मूल्यह्रास दर के अनुसार 10.34 प्रतिशत पर की थी। इसके बाद उल्लेख किए जाने पर, केपीटी ने कहा है कि मूल्यह्रास की गणना कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार परिसंपत्तियों के जीवन काल को ध्यान में रख कर की गई है। हालांकि, मूल्यह्रास अभिकलन को देखने पर यह पता चला कि केपीटी ने ह्रास गणना में कोई भी संशोधन नहीं किया है।

कंपनी अधिनियम, 2013 (संदर्भ अनुसूची द्वितीय की धारा 123) के प्रावधानों के अनुसार सिविल कार्यों (अन्य) के उपयोगी जीवन को 30 वर्ष और आईटी (सर्वर और नेटवर्क) के लिए छह वर्ष माना जाने का सुझाव दिया गया है। यह सिविल कार्य के लिए प्रति वर्ष 3.34 प्रतिशत (केपीटी द्वारा 3.34 प्रतिशत), आईटी पर 16.67 प्रतिशत (संशोधित गणना में केपीटी द्वारा विचारित 16.21 प्रतिशत) के ह्रास दर को अनुदित करता है। मूल्यह्रास को कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित जीवन के मानदंडों के अनुसार लागू मूल्यह्रास दर के अनुसार संशोधित किया गया है। यांत्रिक उपकरणों पर मूल्य ह्रास कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार लागू मूल्यह्रास दर का पालन करते हुए एवं अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों में निर्धारित संदर्भ टैरिफ के अनुरूप 10 प्रतिशत माना गया है। अतएव, तात्कालिक मामले में भी इसी का अनुसरण किया जा रहा है।

मूल्यह्रास की गणना करते समय, अन्य परिसंपत्तियों को भी विधिवत सिविल और उपकरणों की लागत के अधीन अनुपात में लिया गया है और मूल्यह्रास किया गया है। यह अन्य अग्रिम टैरिफ मामलों में पालन किये गए दृष्टिकोण के अनुरूप पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(च) केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को सौंपे जाने वाली जमीन के 2,12,034 वर्ग मीटर (यानी 21.20 हेक्टेयर) के कुल क्षेत्र के लिए पट्टे के किराये का अनुमान लगाया गया है।

दिशा निर्देश संबंधित प्रमुख पत्तन न्यासों के दरों के पैमाने पर निर्धारित दरों के अनुसार पट्टा किराया निर्धारित करता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि गोदी क्षेत्र के भीतर की भूमि के लिए ओएसओआर के अनुसार कांडला की जमीन के

लिए लाइसेंस शुल्क जनवरी 2009 के अनुरूप और 2014 तक लागू वृद्धि के साथ प्रति वर्ष 180.60/वर्ग मीटर है, इस प्रकार दर 199.40 रु./वर्गमीटर/प्रतिवर्ष होती है।

कांडला की भूमि के लिए पट्टे के किराए के निर्धारण के लिए केपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर गोदी के भीतर की जमीन यानी 'ई' श्रेणी, के लिए केपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में प्रति वर्ष, प्रति वर्ग मीटर 350.16 रुपए के पट्टा किराए की यूनिट दर पर विचार किया है। पट्टा किराया में संशोधन के लिए केपीटी के प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही एक अलग आदेश में अनुमोदित कर दिया गया है। केपीटी द्वारा अपनाया गया संशोधित पट्टा किराया इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित यूनिट की दर अनुरूप पाया गया है, इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(छ) उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर कुल परिचालन लागत केपीटी द्वारा अनुमानित 96.45 करोड़ रुपये की तुलना में 95.98 करोड़ रुपए हो जाता है।

(viii) उपरोक्त विश्लेषण के अनुसार कंटेनर टर्मिनल के बर्थ संख्या 11 और 12 के लिए संदर्भ टैरिफ की अधिकतम सीमा तय करने के लिए लागत बयान **अनुलग्नक - I** के रूप में संलग्न है

(क) केपीटी द्वारा अनुमानित 146.87 करोड़ रुपए की आरओसीई के खिलाफ, जिसमें निवेशित पूंजी 50.42 करोड़ रुपए और संचालन लागत 96.45 करोड़ रुपए माना गया है, कंटेनर निपटान गतिविधि के लिए कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) 146.64 करोड़ रुपये होता है, जो 50.66 करोड़ रुपए की निवेशित पूंजी (आरओसीई) 16 प्रतिशत लाभ और 95.98 करोड़ रुपए की संचालन लागत का सकल योग है।

(ख) दिशा निर्देशों के अनुसार कुल राजस्व के 90 प्रतिशत का निपटान प्रभार, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभार और 3 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए आवंटित किए जाने की आवश्यकता है। केपीटी द्वारा दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार एआरआर की प्रभाजन की परिकल्पना की गई है।

संशोधित एआरआर के दृष्टिगत रख कर और एआरआर के प्रभाजन के लिए मानदंडों का अनुसरण करते हुए 146.64 करोड़ रुपए की कुल आय की आवश्यकता को पूरा करने के लिए कंटेनर निपटान प्रभार से 131.98 करोड़ रुपए, भंडारण प्रभार से 10.27 करोड़ रुपए और विविध आरोपों से 4.40 करोड़ रुपये जारी करने की जरूरत है।

(ix) (क) दिशा निर्देशों में राजस्व आवश्यकता से विभिन्न सेवाओं के लिए दरों के पैमाने पर इकाई दरों को पाने के लिए कोई विशिष्ट पद्धति निर्धारित नहीं की गई है। कंटेनर निपटान प्रभार में विभिन्न सेवाओं के लिए टैरिफ मद शामिल हैं और इसके अलावा कंटेनर के आकार और प्रकार के आधार पर दरों में भिन्नता होती है।

अतः प्रामाणिक वार्षिक राजस्व आवश्यकता को प्राप्त करने के लिए संदर्भ टैरिफ के लिए दरों का पैमाना, टैरिफ संरचना और इसी तरह के काम करने वाले अन्य टर्मिनलों द्वारा पेशकश की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के पैमाने की पुनरावृत्ति द्वारा तैयार किया जाना चाहिए। न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) पर कंटेनर से निपटने के लिए अग्रिम टैरिफ तय करते समय यही दृष्टिकोण अपनाया गया था।

(ख) वर्तमान प्रस्ताव में, केपीटी द्वारा टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट में किए गए यातायात अध्ययन में विभिन्न सेवाओं के लिए अनुमानित कंटेनर परिमाणों को आधार के रूप में लिया गया है। बर्थ संख्या 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ पर पहुंचने के लिए, केपीटी ने सुधार कारक का प्रतिशत निर्धारित किया है। यह टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के कंटेनर यातायात प्रोफाइल के लिए किए गए यातायात अध्ययन के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा केपीटी के टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएमपी/43/2013-केपीटी दिनांकित 4 अक्टूबर द्वारा अनुमोदित संदर्भ टैरिफ पर कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के राजस्व का आकलन करके किया गया है। इस प्रकार राजस्व केपीटी द्वारा वर्तमान परियोजना की कंटेनर निपटान गतिविधि से अनुमानित 132.19 करोड़ रुपए के एआरआर और 73.43 प्रतिशत के सुधार कारक की तुलना में (यानी 132.19 करोड़ रुपए 180.02 करोड़ रुपए) 180.02 करोड़ रुपये पर पहुंच गया है। बर्थ सं. 11 और 12 बर्थ के लिए कंटेनर निपटान शुल्क के प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ पर पहुंचने के लिए उक्त प्रतिशत सुधार कारक, टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए मंजूर संदर्भ टैरिफ को लागू किया गया है।

जब केपीटी से इसकी पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया गया कि क्या टूना टेकरा परियोजना के लिए अतीत में निर्धारित कंटेनर यातायात प्रोफाइल, केपीटी की प्रस्तावित परियोजना का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करेगा, जब केपीटी ने स्पष्ट किया कि कार्गो मिश्रण के संदर्भ में खुद बर्थ सं. 11 और 12 के लिए पिछले यातायात आंकड़ों में भारी हुई बनाव खाली, विदेशी बनाव तटीय और रेल वहन कार्गो के आधार का अनुसरण किया गया है टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के अध्ययन में उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर सामान्य, खतरनाक, बादबानी और डीसी कंटेनरों के मिश्रण के पिछले यातायात डेटा के आधार का अनुसरण किया गया है। इस अभ्यास में प्रस्तावित टैरिफ पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित कंटेनर यातायात मिश्रण पर भरोसा किया गया है।

केपीटी द्वारा अनुसरण किया जाने वाला तरीका एनएमपीटी, वीओसीपीटी, जेएनपीटी, जैसे अन्य प्रमुख बंदरगाहों पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अग्रिम टैरिफ में अनुसरण किए जाने वाले दृष्टिकोण के अनुरूप पाया गया है, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। केपीटी द्वारा अनुमानित 132.19 करोड़ रुपये के खिलाफ कंटेनर निपटान गतिविधि से 131.98 करोड़ रुपए के संशोधित एआरआर पर विचार करने के लिए कंटेनर निपटान शुल्क के लिए संदर्भ टैरिफ पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अपनाए गए कंटेनर मिश्रण और केपीटी द्वारा अपनाई गई विधि पर भरोसा किया गया है, और संशोधित इष्टतम क्षमता का केपीटी द्वारा विचारित 6,00,000 टीईयू के बजाय 6,37,728 टीईयू पर मूल्यांकन किया गया है। तदनुसार, टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल पर लागू किए जाने के लिए अनुमोदित संदर्भ टैरिफ के सुधार कारक का प्रतिशत केपीटी द्वारा की गई गणना 68.98 प्रतिशत के बजाय 73.43 प्रतिशत हो जाता है (यानी 131.98 करोड़ रुपए/191.34 करोड़ रुपए = 68.98 प्रतिशत)।

पत्तन ने कंटेनर निपटान शुल्क से अनुमानित एआरआर के मिलान पर पहुंचने के लिए, जो एआरआर के 90 प्रतिशत का गठन करता है, टैरिफ की विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। हालांकि, पत्तन ने यह दिखाने के लिए कि भंडारण शुल्क और विविध शुल्क की प्रस्तावित दर इस गतिविधि से अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करेगी, भंडारण शुल्क और विविध शुल्क के लिए इस तरह के किसी कार्य को जमा नहीं किया है। प्रस्तावित भंडारण शुल्क और बादबानी निगरानी, कंटेनर के स्थानांतरण और रेस्टो संबंधित सेवाओं यानी हैच कवर खोलने और हटाने से गठित विविध शुल्कों पर पहुंचने के लिए, कंटेनर हैंडलिंग शुल्क के लिए केपीटी द्वारा सुधार कारक के 73.43 प्रतिशत के प्रतिशत को ही लागू किया गया है। जब केपीटी से भंडारण शुल्क और विविध शुल्क प्राप्त करने के लिए हैंडलिंग आय के आधार पर सुधार कारक लागू करने के लिए औचित्य की मांग करने पर केपीटी ने स्पष्ट किया है कि भंडारण सेवाओं और विविध सेवाओं के लिए कंटेनरों की मात्रा पर डेटा की अनुपलब्धता के कारण भंडारण शुल्क और विविध शुल्क का विस्तृत अभिकलन संभव नहीं है। भंडारण सेवाओं की सीमा में दिनों के अंतराल की भारी संख्या और आईसीडी, सीएफएस, निर्यात, आयात, आदि कंटेनरों के विभिन्न प्रकार निहित हैं। इसके अलावा, विविध सेवाएं भी विभिन्न प्रकृति की होंगी, जिनमें बिजली की खपत, दस्तावेज के नंबर, कंटेनरों की संख्या, हैच कवर नंबर, सेवाओं जैसी शुल्क की विभिन्न इकाइयां में शामिल हो सकती हैं। इसलिए, केपीटी द्वारा कहा गया है कि विविध सेवाओं की इन गतिविधियों और साथ ही भंडारण सेवाओं के लिए इस तरह का विस्तृत कार्य का आकलन करना संभव नहीं है। इसे देखते हुए, और इस बात का उल्लेख करते हुए कि इनका कुल राजस्व आवश्यकता पर कम प्रभाव है, केपीटी के भंडारण और विविध सेवाओं के लिए निपटान शुल्क के सुधार कारक का प्रयोग जायज माना गया है।

केपीटी द्वारा व्यक्त की कठिनाई को देखते हुए, इस प्राधिकरण ने भंडारण प्रभार और विविध सेवाओं के लिए कंटेनर निपटान शुल्क के लिए व्युत्पन्न सुधार कारक लागू करने की केपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर भरोसा करते हुए और हमारे द्वारा तय संशोधित सुधार कारक लागू करने के अधीन आगे की कार्रवाई की है। देखा गया है कि केपीटी द्वारा भंडारण शुल्क के लिए प्रस्तावित मुक्त अवधि और स्लैब के लिए इस प्राधिकरण द्वारा टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित संदर्भ टैरिफ को अपनाया जाता है। उपयोगकर्ताओं/संभावित बोलीदाताओं में से किसी ने भी इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है और इसलिए भंडारण स्लैब केपीटी द्वारा प्रस्तावित रूप में स्वीकार किया जाता है। यह पाया गया है कि क्रम सं. 4 में टूना टेकरा के कंटेनर टर्मिनल के लिए स्वीकृत संदर्भ टैरिफ के लिए अनुसूची 3.2 में निर्धारित भंडारण शुल्क में गैर आईसीडी/सीएफएस निर्यात—स्लैब 19-22 दिनों के लिए खाली में एक टंकण भूल है, जिसमें 40 फुट की लंबाई से ऊपर के कंटेनरों के लिए प्रति बॉक्स 3273.59 रुपए की बजाय प्रति बॉक्स 33,273.59 रुपए निर्धारित किया गया है। वर्तमान परियोजना के लिए संदर्भ टैरिफ शेड्यूल में भंडारण शुल्क निर्धारित करते समय, सुधार कारक की सही दर, केपीटी द्वारा 33,273.59 रुपए प्रति बॉक्स की जगह 3273.59 रुपए को लागू किया गया है।

निपटान शुल्क के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तुत टैरिफ का एक विस्तृत अभिकलन **अनुलग्नक - II** के रूप में संलग्न है। उपरोक्त विश्लेषण के मद्देनजर संशोधित निपटान शुल्क के लिए एक विस्तृत अभिकलन जो निपटान शुल्क से 131.98 करोड़ रुपए के अनुमानित एआरआर से मिलान युक्त राजस्व अभिकलन दर्शाता है, **अनुलग्नक- III** के रूप में संलग्न है। यह अनुलग्नक भंडारण और विविध सेवाओं के लिए निपटान शुल्क के प्रतिशत सुधार कारक का प्रयोग करने के केपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार निर्धारित विविध सेवाओं के टैरिफ अभिकलन को भी संकेतित करता है।

(x) केपीटी द्वारा प्रस्तावित सभी परिभाषाओं, सामान्य नियम और शर्तों और केपीटी द्वारा प्रस्तावित टैरिफ को प्रशासित करने वाली शर्तों को टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के मंजूर संदर्भ टैरिफ के अनुसार पाया गया है, इसलिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित रूप में मंजूरी दे दी गई है।

(xi) 2013 के संशोधित टैरिफ के दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा प्रदर्शन के मानकों के साथ संदर्भ टैरिफ निर्धारित करना आवश्यक है। हालांकि 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन के मानकों में जाने की आवश्यकता नहीं है, यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं है कि पत्तन उचित और प्राप्त करने योग्य प्रदर्शन मानक प्रस्तावित करेंगे।

मूल प्रस्ताव में केपीटी ने 25 फेरों/क्रेन/घंटे के प्रदर्शन के मानक का प्रस्ताव किया था। यूएलएआईपीएल ने आपत्ति की थी कि परियोजना में केपीटी द्वारा सौंपे गए पुराने घाट क्रेनों से कंटेनरों का निपटान शामिल है इसलिए 25 फेरों/क्रेन/घंटा के प्रस्तावित प्रदर्शन के मानकों को हासिल नहीं किया जा सकता है। इस प्रकार, संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी ने बर्थ के दिन भर के उत्पादन के मामले में 20 फेरों/क्रेन/घंटे में सकल प्रदर्शन के मानकों का प्रस्ताव किया है। 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित 25 फेरों/क्रेन/घंटा की प्रामाणिक उत्पादकता स्तर से विचलन को पूर्ववर्ती अनुच्छेद में संबोधित किया गया है और इसलिए उसे यहां दोहराया नहीं गया है। चूंकि 20 फेरों/क्रेन/घंटा के संशोधित प्रस्तावित प्रदर्शन मानक को निपटने के स्तर पर इष्टतम घाट क्षमता गणना में पाया गया है अतएव पत्तन द्वारा प्रस्तावित में इसे ही शामिल किया गया है।

टीएमपी दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित नियमों के अनुसार और इष्टतम यार्ड क्षमता गणना में कंटेनर के लगने वाले समय की गणना को आयात के लिए 2 दिन और निर्यात के लिए 4 दिनों में प्रस्तावित किया गया है। केपीटी ने प्राप्ति/पहुँच संचालन के लिए वापसी समय के संबंध में भी प्रदर्शन के मानकों का प्रस्ताव किया है जो टूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्तावित प्रदर्शन मानकों के बराबर पाये गए हैं।

विभिन्न कार्गो के लिए प्रदर्शन मानकों को प्रशासित करने वाली शर्तों को निर्धारित करने के लिए एक विशेष अनुरोध के बावजूद, केपीटी ने उन्हें निर्धारित नहीं किया है।

चूंकि संशोधित दिशा-निर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण को पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर प्रदर्शन के मानकों को सूचित करने की आवश्यकता है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन के मानकों को संदर्भ टैरिफ अनुसूची के साथ अधिसूचित किया है।

- (xii) केपीटी ने सूचकांक कारक से संबंधित एक सामान्य नोट का प्रस्ताव किया है जिसमें 1 जनवरी 2014 को प्रस्तावित रूप में हर वर्ष आधार थोक मूल्य सूचकांक में स्वतः समायोजन के लिए विचार किया जाना है। चूंकि संदर्भ टैरिफ गणना में विचारित लागत अनुमान वर्ष 2014 के अनुसार हैं और टैरिफ को वर्ष 2014 में अधिसूचित किया जा रहा है, अतः इसे 1 जनवरी 2014 को केपीटी द्वारा प्रस्तावित रूप में हर वर्ष स्वतः समायोजन के लिए विचार किये जाने के लिए उचित आधार और थोक मूल्य सूचकांक की सलाह के लिए प्रासंगिक पाया जाता है।

- 16.1. उपरोक्त के अधीन, संदर्भ टैरिफ को प्रशासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ टैरिफ अनुसूची को संशोधित किया गया है।
- 16.2. संशोधित संदर्भ टैरिफ अनुसूची **अनुलग्नक- IV** के रूप में संलग्न है और पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन के मानक **अनुलग्नक - V** के रूप में संलग्न हैं।
- 16.3. ऊपर दिए गए कारणों की वजह से, और परिणामस्वरूप, और मन के एक सामूहिक उपयोग पर, यह प्राधिकरण केपीटी में बर्थ सं. 11 और 12 में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची को मंजूरी देता है और प्रदर्शन के मानकों के साथ इसे अधिसूचित करता है।
- 16.4. संशोधित टैरिफ दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित, संदर्भ टैरिफ और प्रदर्शन के मानकों का बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत समझौते में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, केपीटी को बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजना के संबंध में रियायत समझौते में, संदर्भ टैरिफ और प्रदर्शन के मानकों को शामिल करने की सलाह दी जाती है।
- 16.5. वाणिज्यिक संचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, टैरिफ वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ, तक सीमित हो जाएगा, जो अधिकतम सीमा होगी। 2013 के टैरिफ के दिशा-निर्देशों के अनुच्छेद 2.2 के रूप में प्रदत्त पूर्वोक्त संदर्भ टैरिफ स्वचालित रूप से एक इंडेक्सेशन के आधार पर हर वर्ष संशोधित किया जाएगा, जो पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा। हालांकि, पीपीपी प्रचालक, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले, प्रचालन के दूसरे वर्ष से प्रदर्शन मानकों (प्रदर्शन से संबद्ध शुल्क) के साथ अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ से ऊपर और अधिक, का एक टैरिफ प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। इस तरह के प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचीबद्ध संदर्भ टैरिफ (और इस टैरिफ की अधिकतम सीमा होगी) के 15 प्रतिशत से ऊपर अधिक से अधिक नहीं होंगे। प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से अस्तित्व में आ जाएगा और पूरे वित्त वर्ष के लिए लागू होगा।
- 16.6. प्रस्ताव पिछले 12 महीनों या संचालन के पहले वर्ष में, प्रचालन के महीने की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, रियायत समझौते में निगमित रूप में प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि का संकेत करते हुए परियोजना की रियायत समझौते के तहत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से एक प्रमाण पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा सकता है।
- 16.7. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण 2013 के टैरिफ के दिशा-निर्देशों के अनुच्छेद 5 में उल्लिखित रूप में, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि पर केपीटी की राय माँगेगा।
- 16.8. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल अनुसार प्रदर्शन के मानकों को प्राप्त नहीं होने की स्थिति में इस प्राधिकरण द्वारा प्रचालक के आगामी वित्तीय वर्ष के लिए प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ को अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जाएगा और वह आगामी वित्तीय वर्ष के लिए केवल अनुक्रमित संदर्भ लागू टैरिफ का हकदार होगा।
- 16.9. केपीटी की राय पर विचार करने के बाद, अगर यह प्राधिकरण संतुष्ट हो जाता है कि रियायत समझौते में शामिल के रूप में प्रदर्शन के मानकों को हासिल किया गया है, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के अप्रैल 1 से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च तक प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ को सूचित करेगा।
- 16.10. प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण प्रदर्शन मानकों और प्रचालक द्वारा इसके पालन को देखेगा। इस प्राधिकरण उपलब्धि पर या अन्यथा प्रचालक द्वारा प्रदर्शन के मानकों के आधार पर प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति के बारे में फैसला करेगा। अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ और प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ का निर्धारण 2013 के टैरिफ के दिशा निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दिए गए चित्रण का पालन किया जाएगा।
- 16.11. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित रूप में पिछले 12 महीनों की अवधि में प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वचालित रूप से इस प्राधिकरण के द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी संचालक, तीसरे वर्ष से प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण मार्च 20 तक, आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने वाले प्रदर्शन से संबद्ध टैरिफ को अधिसूचित करेगा।
- 16.12. 2013 के दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 में निर्धारित अनुसार, किसी भी उपयोगकर्ता को प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित रूप में प्रदर्शन के मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा गैर उपलब्धि के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण के लिए एक प्रतिनिधित्व कर सकता है, जो इसके बाद प्रतिनिधित्व के लिए एक जांच आयोजित करेगा और संबंधित प्रमुख पत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष की जानकारी देगा। प्रमुख पत्तन न्यास संबंधित रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्ष पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 16.13. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1, में निर्धारित अनुसार, रियायत समझौते पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबंधित प्रचालक रियायती समझौते को इस प्राधिकरण के लिए अग्रसारित करेगा जो उसे अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा।
- 16.14. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 में निर्धारित अनुसार पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जहाज बर्थ दिन उत्पादन के साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूले गए टैरिफ को इस प्राधिकरण के लिए अपनी त्रैमासिक रिपोर्ट में प्रस्तुत करेगा। प्रत्येक तिमाही के अंत के बाद एक महीने के भीतर पीपीपी संचालक द्वारा त्रैमासिक रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी। ऐसी किसी भी अन्य जानकारी को जिसकी इस प्राधिकरण को आवश्यकता है, समय-समय पर प्रस्तुत किया जाएगा।
- 16.15. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 में निर्धारित अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी तरह की जानकारी को अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। हालांकि, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत कुछ ऐसी डाटा/जानकारी को, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हो सकती है प्रकाशित न करने के बारे में पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों में उल्लिखित डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन पर उसके राजस्व/संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव होने की संभावना के बारे में विस्तृत औचित्य के साथ विवरण दिया जाना चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- 16.16. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, अगर स्पष्टीकरण या दरों के पैमाने और शर्तों के बयान की व्याख्या करने की आवश्यकता पर कोई प्रश्न उठता है तो इस मामले को इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

- 16.17. परियोजनाओं के लिए प्रदर्शन मानदंडों का बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए। प्रचालक से कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत समझौते में उल्लिखित प्रदर्शन मानदंडों पर प्रदर्शन करने की उम्मीद की जाती है।
- 16.18. इस प्राधिकरण द्वारा प्रचालक के वास्तविक प्रदर्शन नजर रखी जाएगी। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है, तो यह प्राधिकरण इस तरह के आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्षों को केपीटी को अग्रसारित करेगा। यदि प्रचालक के खिलाफ कोई भी कार्रवाई की जाती है, तो केपीटी प्रासंगिक रियायत समझौते के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई आरंभ करेगा।
- 16.19. टर्मिनल पर वाणिज्यिक संचालन के दौरान, हर तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर, प्रचालक केपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन से युक्त एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन सं. III/4/असधा./143/2014]

अनुबंध-I

2008 दिशा-निर्देश के सिद्धांतों को अपनाते हुए बर्थ संख्या 11 एवं 12 के लिए कांडला पत्तन न्यास पर कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ का निरूपण

क्र. सं.	विवरण	दिशा-निर्देश में निर्धारित मानक	केपीटी द्वारा अपने दिनांक 4. 10.2014 के पहले संशोधित प्रस्ताव द्वारा अनुमान	केपीटी द्वारा अपने दिनांक 16.11. 2014 के दूसरे संशोधित प्रस्ताव द्वारा अनुमान	टीएमपी द्वारा किया गया विचार
1	ईष्टतम क्षमता				
(i)	ईष्टतम घाट क्षमता		केपीटी द्वारा विचारार्थ मान	केपीटी द्वारा विचारार्थ मान	
	घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए मान		संगणना नहीं की गई। कंटेनर टर्मिनल की निर्दिष्ट क्षमता पर विचार किया गया जब पहले के 0.6 टीईयू पर एबीजीकेसीटीएल बीओटी प्रचालक द्वारा प्रचालित		
	क=1 वर्ष में कार्य हेतु नियोजित गैटरी क्रनों की संख्या	= बर्थ लम्बाई / 100		4.00	4.00
				=545/100	=545/100
				5 आता है किन्तु 4 पर विचार किया गया	
	ख=1 वर्ष में गैटरी क्रनों के कार्यकारी घंटों की संख्या	= 24 * 365 घंटे		8760.00	8760.00
				= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे
	ग=प्रति गैटरी क्रन संचालन की औसत संख्या	= 25 संचालन प्रति घंटा		20.00	20.00
	घ=टीईयू अनुपात	= 1.3		1.30	1.30
	ङ=70%	= 70%		70%	70%
	ईष्टतम घाट क्षमता = क * ख * ग * घ * ङ * टीईयू में		-	6,37,728	6,37,728
	टैरिफ संगणन में विचारार्थ ईष्टतम घाट क्षमता (टीईयू में)		6,00,000	6,00,000	6,37,728
(ii)	ईष्टतम यार्ड क्षमता				
	छ = टीईयू में कुल ग्राउंड स्लॉट	= 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर	3662.25	3662.25	4626
			= 285 टीईयू * 12.85 हैक्टेयर	= 285 टीईयू * 12.85 हैक्टेयर	= 360 टीईयू * 12.85 हैक्टेयर
	ज = औसत स्टैक ऊंचाई	= 2.50	2.50	2.50	2.50
	त = दिनों की संख्या में अवधि	= 365	365.00	365.00	365.00
	फ = सर्ज कारक	= 1.3	1.30	1.30	1.30
	घ= औसत ड्वेल समय	= निर्यात के लिए 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन	3.00	3.00	3.00
	ईष्टतम यार्ड क्षमता = 0.7 * छ * ज * त * फ * घ टीईयू में		5,99,811	5,99,811	7,57,656
	फ * घ				
	** 0.6 मिलियन टीईयू की निर्दिष्ट क्षमता और अन्य मान दण्डों पर विचार करते हुए केपीटी ने 12.85 हैक्टेयर के कंटेनर स्टैक यार्ड क्षेत्र निकाला है। क्षेत्र को फिर 15 हैक्टेयर में पूर्णांकित किया गया। केपीटी ने यार्ड क्षमता की विस्तृत संगणना प्रस्तुत नहीं की है। केपीटी की उपर्युक्त दर्शायी गई 0.6 मिलियन टीईयू पर केपीटी द्वारा आंकलित ईष्टतम क्षमता के लिए केपीटी द्वारा उपलब्ध कराए गए मानदंडों पर आधारित है।				
	ईष्टतम यार्ड क्षमता (केपीटी द्वारा पूर्णांकित)		6,00,000	6,00,000	7,57,656
(iii)	टर्मिनल की ईष्टतम क्षमता – ईष्टतम घाट क्षमता का निचला मान और ईष्टतम स्टैक यार्ड क्षमता (टीईयू में).		6,00,000	6,00,000	6,37,728
II	पूंजीगत लागत				
(i)	कंटेनर संचालन कार्यकलाप	मानक जहां निर्धारित हैं	रुपये करोड़ में	रुपये करोड़ में	रुपये करोड़ में
	(क). सिविल लागत	टर्मिनल द्वारा यथाअनुमानित			
	(i) सहायक क्षेत्र विकास (इसमें समर्थित परिसंपत्तियां भी शामिल हैं)	--	64.76	64.76	64.76
	(ii) जलपूर्ति सिविल कार्य	--	0.15	0.15	0.15
	(iii) रेल साइडिंग के साथ भूमि क्षेत्र का विकास	--	3.91	3.91	3.91
	उपयोग (क)		68.83	68.83	68.83

(ख) यांत्रिकी लागत				
(i) केपीटी से ली जाने वाली वर्तमान उपकरणों की लागत - घाट गैटरी क्रेन संख्या 4 रबड़ टायर वाली गैटरी क्रेन - संख्या 4 रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक - संख्या 3 ट्रैक्टर ट्रैलर - संख्या 15 जमा मरम्मत लागत	--	164.42	164.42	164.42
		परिसंपत्तियों के उचित मूल्य पर रुपये 143.63 करोड़ + उपकरणों की अनुमानित मरम्मत पर रुपये 20.34 करोड़ + ट्रैक्टर ट्रैलर की मरम्मत पर 0.45 करोड़ अपफ्रंट केपीटी को देय	परिसंपत्तियों के उचित मूल्य पर रुपये 143.63 करोड़ + उपकरणों की अनुमानित मरम्मत पर रुपये 20.34 करोड़ + ट्रैक्टर ट्रैलर की मरम्मत पर 0.45 करोड़ अपफ्रंट केपीटी को देय	परिसंपत्तियों के उचित मूल्य पर रुपये 143.63 करोड़ + उपकरणों की अनुमानित मरम्मत पर रुपये 20.34 करोड़ + ट्रैक्टर ट्रैलर की मरम्मत पर 0.45 करोड़ अपफ्रंट केपीटी को देय
(ii) रबड़ टायर वाली गैटरी क्रेन - संख्या 4	प्रत्येक घाट गैटरी क्रेन के लिए 3	43.20	43.20	43.20
(iii) ट्रैक्टर ट्रैलर - संख्या 9.	प्रत्येक घाट गैटरी क्रेन के लिए 6	1.98	1.98	3.33
		9 संख्या * रुपये 22.0 लाख	9 संख्या * रुपये 22.0 लाख	9 संख्या * रुपये 37.0 लाख
(iv) विद्युत उपकेन्द्र की स्थापना (सीएमई विभाग द्वारा एलएस प्रदत्त)	--	1.00	1.00	1.00
(v) अग्निशमन	--	0.95	0.95	0.95
(vi) बिजली और प्रकाश प्रणालियाँ	--	1.00	1.00	1.00
उपयोग (ख)		212.55	212.55	213.90
उपयोग (क+ख)		281.38	281.38	282.73
(ग) सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली लागत	सिविल व उपकरण लागत का 2%	5.63	5.63	5.65
		2% * रुपये 281.38 करोड़	2% * रुपये 281.38 करोड़	2% * रुपये 281.73 करोड़
(घ) अन्य लागत	सिविल व उपकरण लागत का 10%	28.14	28.14	28.27
		10% * रुपये 281.38 करोड़	10% * रुपये 281.38 करोड़	10% * रुपये 281.73 करोड़
(ङ) परियोजना की कुल पूंजी लागत (क + ख + ग + घ)		315.14	315.14	316.65

क्र. सं.	विवरण	दिशा-निर्देश में निर्धारित मानक	केपीटी द्वारा अपने दिनांक 4.10. 2014 के पहले संशोधित प्रस्ताव द्वारा अनुमान	केपीटी द्वारा अपने दिनांक 16.11. 2014 के दूसरे संशोधित प्रस्ताव द्वारा अनुमान	टीएमपी द्वारा किया गया विचार
III	प्रचालन लागत अनुमान				
	(क) विद्युत लागत	8 किलोवाट प्रति टैड्यू* लागू यूनिट दर	4.06	4.56	4.84
			8 किलोवाट * रुपये 8. 46/किलोवाट * 600000 टैड्यू	8 किलोवाट * रुपये 9. 49/किलोवाट * 600000 टैड्यू	8 किलोवाट * रुपये 9. 49/किलोवाट * 637728 टैड्यू
	(ख) ईंधन	4 लीटर प्रति टैड्यू * लागू यूनिट दर	15.16	15.16	14.82
			4 लीटर * रुपये 63.15/प्रति लीटर * 600000 टैड्यू	4 लीटर * रुपये 63.15/प्रति लीटर * 600000 टैड्यू	4 लीटर * रुपये 58.11/प्रति लीटर * 637728 टैड्यू
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण				
	(i) सिविल परिसंपत्तियाँ	सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1%	0.77	0.76	0.76
			1% * 77.09 करोड़ [अर्थात् रुपये 68.83 + 8.26 (सूचना प्रौद्योगिकी व अन्य लागत के लिए सिविल लागत का 12%)]	1% * 75.71 करोड़ [अर्थात् रुपये 68.83 + 6.88 (अन्य लागत के लिए सिविल लागत का 10%)]	1% * 75.71 करोड़ [अर्थात् रुपये 68.83 + 6.88 (अन्य लागत के लिए सिविल लागत का 10%)]
	(ii) यांत्रिकी और विद्युत कार्य	उपकरणों के लागत का 2%	4.76	6.16	6.19
			2% * 238.06 करोड़ [अर्थात् रुपये 212.55 + 25.51 (सूचना प्रौद्योगिकी व अन्य लागत के लिए यांत्रिकी व विद्युत लागत का 12%)]	2% * 308.16 करोड़ [अर्थात् रुपये 212.55 करोड़ + 21.26 करोड़ (अन्य लागत के लिए यांत्रिकी व विद्युत लागत का 10%) + 74.35 करोड़ जो केपीटी द्वारा नियुक्त मूल्यांकक द्वारा आंकलित केपीटी द्वारा सौंपी जाने वाली परिसंपत्तियों की पुनः स्थापना लागत और केपेक्स में विचारार्थ परिसंपत्तियों के उचित मूल्य के बीच अंतर]	2% * 308.16 करोड़ [अर्थात् रुपये 212.55 करोड़ + 21.26 करोड़ (अन्य लागत के लिए यांत्रिकी व विद्युत लागत का 10%) + 74.35 करोड़ जो केपीटी द्वारा नियुक्त मूल्यांकक द्वारा आंकलित केपीटी द्वारा सौंपी जाने वाली परिसंपत्तियों की पुनः स्थापना लागत और केपेक्स में विचारार्थ परिसंपत्तियों के उचित मूल्य के बीच अंतर]
	(iii) सूचना प्रौद्योगिकी		--	0.11	0.11
				5.63 का 2%	5.63 का 2%

(घ) बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	3.15		3.15		3.17		
		1% * रुपये 315.14 करोड़		1% * रुपये 315.14 करोड़		1% * रुपये 315.14 करोड़		
(ङ) मूल्यहास	कंपनी अधिनियम के अनुसार अथवा एलए के प्रावधान, जो भी अधिक हो							
(i) सिविल कार्य		2.57		2.53		2.53		
		3.34% * रुपये 77.09 करोड़		3.34% * रुपये 75.71 करोड़		3.34% * रुपये 75.71 करोड़		
(ii) यांत्रिकी और विद्युत कार्य		24.61		24.18		23.53		
		238.06 करोड़ रुपये का 10.34%		233.80 करोड़ रु का 10.34% [अर्थात रु 212.55 करोड़ + 21.26 करोड़ (अर्थात अन्य लागत के लिए यांत्रिकी व विद्युत लागत का10%)]		233.80 करोड़ रु का 10% [अर्थात रु 212.55 करोड़ + 21.26 करोड़ (अर्थात अन्य लागत के लिए यांत्रिकी व विद्युत लागत का10%)]		
(iii) सूचना प्रौद्योगिकी		--		0.91		0.94		
				5.63 करोड़ रुपये का 16.21%		5.63 करोड़ रुपये का 16.67%		
(च) लाइसेंस फीस	संबंधित पतन न्यायों की मान दरों में निर्धारित दरों के अनुसार							
(i) भूमि क्षेत्र		7.42		7.42		7.42		
		212034 वर्ग मीटर. * Rs.350.16/ वर्ग मीटर		212034 वर्ग मीटर. * Rs.350.16/ वर्ग मीटर		212034 वर्ग मीटर. * रुपये 350.16/ वर्ग मीटर		
(ii) जल क्षेत्र		0.35		--		--		
		20056 वर्ग मीटर * Rs.175.08 / वर्ग मीटर						
(छ) अन्य खर्चे (0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता वाले टर्मिनलों के लिए	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 10%	31.51		31.51		31.66		
		10% * रुपये 315.14 करोड़		10% * रुपये 315.14 करोड़		10% * रुपये 315.14 करोड़		
कुल प्रचालन लागत (क से च तक)		94.38		96.45		95.98		
IV	वार्षिक राजस्व आवश्यकता							
(क).	वार्षिक राजस्व आवश्यकता एआआर							
	(i). कुल प्रचालन लागत	94.38		96.45		95.98		
	(ii). नियोजित पूंजी पर वसूली 16 प्रतिशत की दर से	50.42		50.42		50.66		
	(iii). कुल राजस्व आवश्यकता	144.80		146.87		146.64		
(ख)	कुल राजस्व आवश्यकता	कुल एआआर का %						
	(i). राजस्व आवश्यकता का संविभाजन	90%	90%	130.32	90%	132.19	90%	131.98
	(ii). भंडारण प्रभार	7%	7%	10.14	7%	10.28	7%	10.27
	(iii). विविध प्रभार	3%	3%	4.34	3%	4.41	3%	4.40
	(iv). कुल राजस्व आवश्यकता (रु लाख में)		100%	144.80	100%	146.87	100%	146.64

अनुबंध-II

कांडला पतन न्यास द्वारा प्रस्तुत विस्तृत टैरिफ संगणना
कांडला पतन न्यास पर 'जैसा है जहां है' आधार पर बीओटी आधार पर 11वीं और 12वीं बर्थ पर कंटेनर टर्मिनल का प्रचालन और अनुसंधान

एसओआर निरूपण

टैरिफ आयतन का विभाजन-एसओआर गणना के लिए परिकल्पित		
इष्टतम क्षमता	600000	टीईयू/वार्षिक
टीईयू	323077	70%
एफईयू	138462	30%
कुल कंटेनर	461538	

एफईयू दरें	1.5	टाइम्स टीईयू
विदेशी	41.60%	
तटीय	58.40%	

टैरिफ संगणना

क्रम संख्या	विवरण	आयतन का प्रतिशत	बॉक्स में आयतन	आयतन का विभाजन		दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल (सीटी) के लिए दिनांक 04.10.2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2013-केपीटी में अनुमोदित संदर्भ टैरिफ		दूना टेकरा पर सीटी के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार रिपोर्ट किए गए टैरिफ हेतु दूना टेकरा के लिए अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ पर राजस्व अनुमान		6 लाख टीईयू की इष्टतम क्षमता के लिए 73.45 प्रतिशत का शोधन कारक लगाकर बर्थ संख्या 11 एवं 12 के लिए केपीटी द्वारा निकाली प्रस्तावित दर	
				20' (बॉक्स में)	40' (बॉक्स में)	रुपया/टीईयू	रुपया/एफईयू	रुपये करोड़ में	रुपया/टीईयू	रुपया/एफईयू	
1	कुल कंटेनर		4,61,538	323077	138462						

क्र.	संचालन प्रकार									
2	भरा हुआ	64.07%								
(i)	विदेशी	41.60%								
(क)	सामान्य	59.65%	1,14,547	80,183	34,364	3755.04	5,632.56	49.46	2,757.22	4,135.84
(ख)	ओडीसी	1.56%	2,986	2,090	896	7510.09	11,265.14	2.58	5,514.46	8,271.68
(ग)	जोखिमपूर्ण	0.78%	1,493	1,045	448	4694.65	7,041.98	0.81	3,447.15	5,170.73
(घ)	रीफर	2.08%	4,001	2,801	1,200	3755.04	5,632.56	1.73	2,757.22	4,135.84
(ii)	तटीय	58.40%								
(क)	सामान्य	59.65%	1,60,778	1,12,545	48,234	2253.03	3,379.55	41.66	1,654.34	2,481.51
(ख)	ओडीसी	1.56%	4,191	2,934	1,257	4506.05	6,759.08	2.17	3,308.67	4,963.01
(ग)	जोखिमपूर्ण	0.78%	2,096	1,467	629	2817.13	4,225.70	0.68	2,068.54	3,102.81
(घ)	रीफर	2.08%	5,616	3,931	1,685	2253.03	3,379.55	1.46	1,654.34	2,481.51
(iii)	वाहनांतरण	0.00%	-	-	-	4043.89	6,065.84	-	2,969.32	4,453.98
3	खाली	35.93%	1,65,830	1,16,081	49,749					
(i)	रीफर सहित सामान्य	35.06%	1,61,805	1,13,263	48,541					
(क)	विदेशी	41.60%	67,317	47,122	20,195	3032.92	4,549.38	23.48	2,226.99	3,340.49
(ख)	तटीय	58.40%	94,487	66,141	28,346	1819.75	2,729.63	19.77	1,336.19	2,004.29
(ii)	ओडीसी	0.87%	4,025	2,817	1,207					
(क)	विदेशी	41.60%	1,675	1,172	502	6065.83	9,098.75	1.17	4,453.97	6,680.96
(ख)	तटीय	58.40%	2,350	1,645	705	3639.5	5,459.25	0.98	2,672.39	4,008.58
4	रेल धारित कंटेनर कार्गो के लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ हेतु कंटेनर यार्ड से रेल फ्लैट में परिवहन और विलोमत:	4.10%	18,920	13,244	5,676				-	-
(i)	भरा हुआ	64.07%	12,122	8,485	3,637				-	-
(क)	सामान्य और रीफर	61.74%	11,681	8,176	3,504	1877.52	2,816.28	2.52	1,378.61	2,067.92
(ख)	जोखिमपूर्ण	0.78%	147	103	44	2346.48	3,519.72	0.04	1,722.96	2,584.43
(ग)	ओडीसी	1.56%	294	206	88	3755.04	5,632.56	0.13	2,757.22	4,135.84
(ii)	खाली	35.93%	6,798	4,758	2,039	1877.52	2,816.28	1.47	1,378.61	2,067.92

क्रम संख्या	विवरण	आयतन का प्रतिशत	बॉक्स में आयतन	आयतन का विभाजन		दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल (सीटी) के लिए दिनांक 04.10.2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2013-केपीटी में अनुमोदित संदर्भ टैरिफ		दूना टेकरा पर सीटी के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार रिपोर्ट किए गए टैरिफ हेतु दूना टेकरा के लिए अनुमोदित अपफ्रंट टैरिफ पर राजस्व अनुमान		6 लाख टीईयू की ईश्टतम क्षमता के लिए 73.45 प्रतिशत का शोधन कारक लगाकर बर्थ संख्या 11 एवं 12 के लिए केपीटी द्वारा निकाली प्रस्तावित दर	
				20' (बॉक्स में)	40' (बॉक्स में)	रुपया/टीईयू	रुपया/एफईयू	रुपये करोड़ में	रुपया/टीईयू	रुपया/एफईयू	
5	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (प्रत्यक्ष सुपुदर्गी और निर्यात इनटेक)	95.90%	4,42,619	3,09,833	1,32,786				-	-	
(i)	भरा हुआ	64.07%	2,83,587	1,98,511	85,076				-	-	
(क)	सामान्य और रीफर	61.74%	2,73,262	1,91,283	81,979	577.7	866.55	18.15	424.19	636.28	
(ख)	जोखिमपूर्ण	0.78%	3,442	2,409	1,032	722.12	1,083.18	0.29	530.23	795.35	
(ग)	ओडीसी	1.56%	6,883	4,818	2,065	1155.4	1,733.10	0.91	848.38	1,272.57	
(ii)	खाली	35.93%	1,59,032	1,11,322	47,710	577.7	866.55	10.57	424.19	636.28	
6	केपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित दर पर कंटेनर संचालन प्रभारों से अनुमानित कुल राजस्व							180.02			
7	केपीटी द्वारा यथाअनुमानित संचालन प्रभारों से राजस्व आवश्यकता							132.19			
8	केपीटी द्वारा निकाली सेवा की दरों के लिए शोधन कारक							73.43%			
	संचालन प्रभारों के लिए निकाले गए 73.43 प्रतिशत का शोधन कारक लगाकर विविध सेवाओं हेतु निकाला टैरिफ					प्रति बॉक्स दर			प्रति बॉक्स दर		
ख	विविध सेवाएं										
9. (i)	हैच कवर संचालन-घाट पर लैंडिंग के बिना										
(क)	विदेशी					4225.48			3,102.66		
(ख)	तटीय					2535.29			1,861.59		

[illegible]

अनुबंध-III

केपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत और टीएमपी द्वारा आशोधित बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल हेतु टैरिफ का विस्तृत संगणन

विवरण	केपीटी द्वारा किया गया विचार	टीएएमपी द्वारा किया गया विचार	
इष्टतम क्षमता	600000	637728	
टीड्यू	323077	343392	70:
एफईयू	138462	147168	30:
कुल कटेनर	461538	490560	

<p>आयतन विभाजन—कंपीटी द्वारा प्रस्तुत और टीएमपी द्वारा किए गए विचार के अनुसार एसओआर गणना हेतु कल्पित</p>		
एफईयू दरें	1.5	टाइम्स टीईयू
विदेशी	41.60:	
तटीय	58.40:	

टैरिफ संगणना

[illegible]

2.	भरा हुआ	41.60%													
(i)	विदेशी	59.65%	1,21,749	85,224	36,525	3,755.04	5,632.56	52.57	2,757.22	4,135.84	2,590.23	3,885.34	22.08	14.19	36.27
(क)	सामान्य	1.56%	3,174	2,222	952	7,510.09	11,265.14	2.74	5,514.46	8,271.68	5,180.46	7,770.69	1.15	0.74	1.89
(ख)	ओडीसी	0.78%	1,587	1,111	476	4,694.65	7,041.98	0.86	3,447.15	5,170.73	3,238.37	4,857.55	0.36	0.23	0.59
(ग)	जोखि मपूर्ण	2.08%	4,253	2,977	1,276	3,755.04	5,632.56	1.84	2,757.22	4,135.84	2,590.23	3,885.34	0.77	0.50	1.27
(घ)	रीफर	58.40%							-	-			-	-	-
(ii)	तटीय	59.65%	1,70,888	1,19,622	51,266	2,253.03	3,379.55	44.28	1,654.34	2,481.51	1,554.14	2,331.21	18.59	11.95	30.54
(क)	सामान्य	1.56%	4,455	3,118	1,336	4,506.05	6,759.08	2.31	3,308.67	4,963.01	3,108.27	4,662.41	0.97	0.62	1.59
(ख)	ओडीसी	0.78%	2,227	1,559	668	2,817.13	4,225.70	0.72	2,068.54	3,102.81	1,943.26	2,914.88	0.30	0.19	0.50
(ग)	जोखि मपूर्ण	2.08%	5,970	4,179	1,791	2,253.03	3,379.55	1.55	1,654.34	2,481.51	1,554.14	2,331.21	0.65	0.42	1.07
(घ)	रीफर	0.00%	-	-	-	4,043.89	6,065.84	-	2,969.32	4,453.98	2,789.48	4,184.21	-	-	-
(iii)	वाहनों तरण	35.93%	1,76,257	1,23,380	52,877				-	-			-	-	-
3.	खाली:	35.06%	1,71,979	1,20,385	51,594				-	-			-	-	-
(i)	रीफर सहित सामान्य	41.60%	71,550	50,085	21,465	3,032.92	4,549.38	24.96	2,226.99	3,340.49	2,092.11	3,138.16	10.48	6.74	17.21
(क)	विदेशी	58.40%	1,00,429	70,300	30,129	1,819.75	2,729.63	21.02	1,336.19	2,004.29	1,255.26	1,882.90	8.82	5.67	14.50
(ख)	तटीय	0.87%	4,278	2,995	1,283				-	-			-	-	-
(ii)	ओडीसी	41.60%	1,780	1,246	534	6,065.83	9,098.75	1.24	4,453.97	6,680.96	4,184.21	6,276.31	0.52	0.34	0.86
(क)	विदेशी	58.40%	2,498	1,749	749	3,639.50	5,459.25	1.05	2,672.39	4,008.58	2,510.53	3,765.79	0.44	0.28	0.72
(ख)	तटीय														
4.	रेल धारित कंटेनर कार्गो के लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ हेतु कंटेनर यार्ड से रेल प्लेट में परिवहन और विलोमत:	4.10%	20,109	14,077	6,033										
(i)	भरा हुआ	64.07%	12,884	9,019	3,865										
(क)	सामान्य और रीफर	61.74%	12,415	8,691	3,725	1,877.52	2,816.28	2.68	1,378.61	2,067.92	1,295.11	1,942.67	1.13	0.72	1.85
(ख)	जोखि मपूर्ण	0.78%	156	109	47	2,346.48	3,519.72	0.04	1,722.96	2,584.43	1,618.60	2,427.90	0.02	0.01	0.03
(ग)	ओडीसी	1.56%	313	219	94	3,755.04	5,632.56	0.14	2,757.22	4,135.84	2,590.23	3,885.34	0.06	0.04	0.09
(ii)	खाली	35.93%	7,225	5,058	2,168	1,877.52	2,816.28	1.56	1,378.61	2,067.92	1,295.11	1,942.67	0.66	0.42	1.08
5	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	95.90%	4,70,451	3,29,315	1,41,135										
(i)	भरा हुआ	64.07%	3,01,419	2,10,993	90,426										
(क)	सामान्य और रीफर	61.74%	2,90,445	2,03,311	87,133	577.70	866.55	19.30	424.19	636.28	398.50	597.75	8.10	5.21	13.31
(ख)	जोखिमपूर्ण	0.78%	3,658	2,561	1,097	722.12	1,083.18	0.30	530.23	795.35	498.12	747.18	0.13	0.08	0.21
(ग)	ओडीसी	1.56%	7,316	5,121	2,195	1,155.40	1,733.10	0.97	848.38	1,272.57	796.99	1,195.49	0.41	0.26	0.67
(ii)	खाली	35.93%	1,69,032	1,18,322	50,710	577.70	866.55	11.23	424.19	636.28	398.50	597.75	4.72	3.03	7.75
6.	दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल							191.34					80.34	51.65	131.

	के लिए अनुमोदित दर पर कंटेनर संचालन प्रमारों से अनुमानित कुल राजस्व																99
7.	टीएएमपी द्वारा यथाअनुमानित संचालन प्रमारों से राजस्व आवश्यकता							131-98									
8	केपीटी द्वारा 73.45 प्रतिशत के विरुद्ध केपीटी की अवधारणा को अपनाते हुए टीएएमपी द्वारा निकाली गई दरों के लिए सोधन कारक							68.98%									
संचालन प्रमारों के लिए निकाले गए 68.98 प्रतिशत का सोधन कारक लगाकर विविध सेवाओं हेतु निकाला टैरिफ																	
ख.	विविध सेवाएं																
9.	हैच कवर संचालन—घाट लैंडिंग के बिना					4,225.48				3,102.66		2,914.74					केपीटी ने विस्तृत अनुमान प्रस्तुत नहीं किए हैं। अतः पुनः जांच करना संभव नहीं है। संचालन प्रमारों के लिए सोधन कारक लगाने की केपीटी द्वारा अपनाई गई अवधारणा का अनुप्रयोग किया गया है। केपीटी द्वारा की गई विविध सेवाएं।
(क)	विदेशी					2,535.29				1,861.59		1,748.84					
(ख)	तटीय									-		-					
(ii)	घाट पर लैंडिंग सहित					1,689.94				1,240.88		1,165.72					
(क)	विदेशी					1,013.97				744.53		699.44					
(ख)	तटीय									रुपया / टीईयू	रुपया / एफ ईयू	रुपया / टीईयू	रुपया / एफ ईयू				
10.	कंटेनर की सिफारिश																
(i)	सीमा शुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में शिफ्ट किए गए कंटेनर और उसके बाद सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की लदाई					2,432.46	3,648.69			1,786.09	2,679.13	1,677.91	2,516.87				
(ii)	सीमा शुल्क जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन से पूर्व व्यवस्था द्वारा निर्दिष्ट यार्ड में कंटेनरों का स्टैक करना					286.10	429.15			210.08	315.11	197.35	296.03				
11	रेस्टो संचालन																
(i)	हैच से हैच (एक संचालन सम्मिलित सहित)																
(क)	विदेशी					1,408.30	2,112.45			1,034.08	1,551.11	971.45	1,457.17				
(ख)	तटीय					844.98	1,267.47			620.45	930.67	582.87	874.30				
(ii)	(i) में उल्लिखित के अलावा अन्य									-	-	-	-				
(क)	विदेशी					5,633.77	8,450.66			4,136.72	6,205.09	3,886.17	5,829.26				
(ख)	तटीय					3,380.2	5,070.39			2,482.0	3,723	2,331.7	3,497				

					6			3	.05	0	.56
12	रीफर कंटेनर-बिजल ी कनेक्शन, मॉनीटरन और कनेक्शन काटना				281.66	422.49		206.82	310.22	194.29	291.43

भंडारण प्रभार संगणना

		दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए दिनांक 04.10.2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2013-केपीटी में अनुमोदित दूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल संदर्भ टैरिफ के लिए दिनांक 04.10.2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2013-केपीटी में अनुमोदित संदर्भ टैरिफ			बर्थ संख्या 11 और 12 के लिए शोधन कारक 73.43% लगाकर निकाले गए संचालन प्रभार हेतु केपीटी द्वारा निकाली गई प्रस्तावित दर			टीएएमपी द्वारा 68.98% के शोधन कारक लगाकर यथा निकाले गए संचालन प्रभार द्वारा निकाली गई दर		
क्र.	विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग की दर(रुपये में)			प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग की दर(रुपये में)			प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग की दर(रुपये में)		
सं.		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक	लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक	लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-भारित									
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली									
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात-भारित									
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात-खाली									
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	33273.59	801.24	1602.48	24431.89	752.71	1505.42	2258.12

	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
5	सीएफएस आयात-भारित -- सड़क द्वारा संचालित									
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35

6	सीएफएस आयात-खाली – सड़क द्वारा संचालित									
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
7	सीएफएस निर्यात-भारित – सड़क द्वारा संचालित									
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
8	सीएफएस निर्यात-खाली – सड़क द्वारा संचालित									
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
9	आईसीडी आयात और निर्यात भारित अथवा खाली-रेल द्वारा संचालित									

	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2532.24	5064.46	7596.70
10	पोतातरण-भारित									
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2532.24	5064.46	7596.70
11	पोतातरण-खाली									
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2532.24	5064.46	7596.70

टिप्पणी : * टूना टेकरा में दिनांक 04.10.2013 के आदेश संख्या टीएमपी/43/2013 - केपीटी में 19-22 दिनों के स्लैब की क्रम संख्या 4 में 40' से अधिक कंटेनर की दर टाईप अशुद्धि दर्शाती है। टीएमपी द्वारा अनुमोदित दर टूना टेकरा की सही दर पर विचार करके निकाली गई है जो रुपये 33273.59 के बजाय रुपये 3273.59 होनी चाहिए और 68.98% का अनुप्रयोग कारक लगाकर और अनुमोदित दर रुपये 2258.12 आती है

अनुबंध-IV

कांडला पत्तन न्यास

कांडला पत्तन में बर्थ 11 और 12 पर बीओटी आधार पर जैसा है जहां है आधार पर कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन और अनुस्क्षण हेतु संदर्भ टैरिफ सारणी

अध्याय - 1 - परिभाषा और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएं - सामान्य

- (i) "तटीय जलयान" का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) "विदेश गमनीय जलयान" का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- (iii) "एफसीएल" का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो पूर्ण कंटेनर लोड धारण करने के लिए निहित है।
- (iv) "एलसीएल" का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो पूर्ण कंटेनर लोड से कम धारण करने के लिए निहित है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो रखने वाला कंटेनर)।
- (v) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ है जोखिम वाली वस्तुएं रखने वाला कंटेनर, जिन्हें आईएमओ के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।
- (vi) "आयात कंटेनर" का अर्थ है एक जलयान से निर्मुक्त कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भण्डारित है तथा सड़क या ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (vii) "निर्यात कंटेनर" का अर्थ है सड़क या ट्रेन द्वारा आया कंटेनर, जो किसी कंटेनर यार्ड में भण्डारित है तथा निर्दिष्ट जलयान में लोड किया गया है।
- (viii) "पोर्ट क्षेत्र" का अर्थ है पत्तन का सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix) "सामान्य कंटेनर" का अर्थ है सामान्य प्रकार का कंटेनर, बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत न आने वाला।
- (x) "रीफर कंटेनर" का अर्थ है एक प्रशीतित कंटेनर जो अपेक्षित तापमान अनुरक्षित करने के लिए विद्युत आपूर्ति के प्रावधान के साथ नष्ट होने वाली वस्तुओं को लाने-ले जाने के लिए प्रयोग किया जाता है।
- (xi) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ है जोखिम वाली वस्तुएं रखने वाला कंटेनर जिन्हें आईएमओ के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।
- (xii) "ट्रांशिपमेंट कंटेनर" का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो यार्ड में भण्डारित किसी जलयान से निर्मुक्त हुआ है तथा अन्य जलयान के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xiii) "ओवर डाइमेंशनल कंटेनर" का अर्थ है मानक कंटेनर के सामान्य आकार से अधिक ओवर डाइमेंशनल कार्गो ले जाने वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष उपकरणों जैसे, स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता है। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर तथा अन्य प्रकार के ऐसे कंटेनर शामिल हैं जिन्हें विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है।
- (xiv) "शट-आउट कंटेनर" का अर्थ है ऐसे कंटेनर जो किसी विशेष जलयान के लिए एक्सपोर्ट इंटेक के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है (जैसाकि जलयान पहचान एडवाइस संख्या अर्थात् वीआई सं. द्वारा निर्दिष्ट किया जाता है) तथा यह किन्हीं भी कारणों से किसी विशिष्ट जलयान से संबद्ध नहीं होते हैं, तब कंटेनर को शटआउट कंटेनर के रूप में निर्दिष्ट किया जाता है।
- (xv) "बैक-टु-टाउन कंटेनर" का अर्थ है निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला कंटेनर परंतु जो किसी भी कारण से निर्यात के लिए सक्षम नहीं है तथा नगर वापस ले जाया जाता है।
- (xvi) "वीआईएन" का अर्थ है जलयान पहचान एडवाइस संख्या।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) (क) भारतीय पताका का विदेश गमनीय जलयान जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी पताका का विदेश गमनीय जलयान जिसे पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभारयोग्य होगी जब जलयान तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक जलयान तटीय कार्गो निर्मुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है; उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निर्मुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभारयोग्य होंगी।
- (ङ) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।
- (ii) जलयान की स्थिति, जैसीकि सीमा-शुल्क अथवा पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणन द्वारा सिद्ध की गई है, जलयान संबंधी प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेश गमनीय' श्रेणी में वर्गीकृत किए जाने के लिए निर्णायक कारक होगा; तथा कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इसके प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (iii) संबंधित जलयान से संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर उद्ग्रहित किए जाएंगे।
- (iv) (क) समस्त तटीय जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुरूपी प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) सभी तटों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधी प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामलों में, रियायत सम्मिश्रित बॉक्स दर लागू है। जहां मदवार प्रभार उद्ग्रहित किए गए हैं, वहां रियायत पोत-तट अंतरण के लिए तथा भण्डारण यार्ड से क्वे को और क्वे से भण्डारण यार्ड को तथा कार्गो और कंटेनरों पर घाट-शुल्क पर सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर जो किसी भारतीय पत्तन 'क' से भारतीय पत्तन 'ख' पश्चातवर्ती वाहानान्तरण के लिए पहुंचता है, भी अर्हक होगा, जहां तक इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रभार प्रासंगिक हैं। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा संचालित करने के लिए अनुमति प्राप्त जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/के लिए ले जाए/लाए जाने वाले कार्गो/कंटेनर भी रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (ङ) तटीय कंटेनरों/जलयानों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किया जाता है।
- (v) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दंडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडिक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दंडिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी। दंडिक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (vi) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रुपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) (क) इन दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट की गई दरें उच्चतम सीमा स्तर हैं; इसी प्रकार, छूट तथा रियायतें फ्लोर स्तरिय हैं। यदि प्रचालक ऐसी अपेक्षा करता है, तो वह निम्नतम दरों को प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूटों और रियायतों की अनुमति दे सकता है।
- (ख) यदि प्रचालक ऐसी अपेक्षा करता है, तो वह दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली निर्दिष्ट शर्तों को सरल बना सकता है, यदि ऐसा सरलीकरण प्रयोक्ता को दर प्रति इकाई राहत प्रदान करता है और दरों के मापक्रम में निर्दिष्ट इकाई दरें उच्चतम स्तरों से अधिक नहीं होती हैं। परंतु यह कि प्रचालक ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली शर्तों के सरलीकरण को सार्वजनिक करे तथा ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली शर्तों को आगे किसी परिवर्तन को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखे, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (viii) प्रयोक्ताओं को प्रचालक की ओर से एक युक्तिसंगत स्तर के बाहर किए गए विलंब के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय 2 – जलयान संबंधी प्रभार

जलयान संबंधी प्रभार का कांडला पत्तन न्यास द्वारा संग्रहण समय-समय पर संशोधित केपीटी की मान दरों की निबंधन व शर्तों के अनुसार संग्रहण करना जारी रहेगा।

अध्याय 3 –कंटेनर तथा कंटेनरीकृत कार्गो के लिए प्रदान की गई सेवाओं हेतु प्रभार**सामान्य निबंधन और शर्तें:**

- (i) मूलतः ट्रांशिपमेंट कंटेनर के रूप में घोषित कंटेनर, जिसे बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है, ट्रांशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा तथा उसे एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथालागू विनिर्दिष्ट प्रभार संदेय होंगे।
- (ii) 20' से कम तथा इस तक के कंटेनरों को टैरिफ के प्रयोजनार्थ एक टीईयू (ट्वेंटी इक्वीवेलेंट यूनिट) माना जाएगा तथा 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनरों को एक एफईयू (फोर्टी इक्वीवेलेंट यूनिट) माना जाएगा।
- (iii) 20' की लंबाई तथा 40' तक की लंबाई के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार विनिर्दिष्ट लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत तक होंगे।
- (iv) विशेष उपकरण/स्लिंग/निपटान की अपेक्षा रखने वाले मानक आकार के कंटेनरों के लिए लागू दरों का दोगुना प्रभारित किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों को क्षतिग्रस्त कंटेनर तथा विशेष उपकरणों की अपेक्षा रखने वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 3.1 कंटेनरों के निपटान और संचलन के लिए प्रभार**
कंटेनरों के निपटान और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा जलयानों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा संदेय होंगे।

(क). सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2590.23	2092.11	1554.14	1255.26
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1295.11	1295.11	1295.11	1295.11
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	398.50	398.50	398.50	398.50

(ख). रीफर कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2590.23	2092.11	1554.14	1255.26
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1295.11	1295.11	1295.11	1295.11
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	398.50	398.50	398.50	398.50

(ग). जोखिम भरा कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपये में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3238.37	1943.26
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1618.60	1618.60
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	498.12	498.12

(घ). वाहनांतरणीय कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	1-3000 टीईयू	2988.72	2590.23	1793.23	1554.14
2.	3001-6000 टीईयू	2789.48	2390.98	1673.68	1434.59
3.	6001-9000 टीईयू	2590.23	2191.73	1554.14	1315.03
4.	तत्पश्चात्	2390.98	1992.48	1434.59	1195.49

टिप्पणी:

- (1). दर, पौतपरिवहन लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा उसी वित्तीय वर्ष में लागू हुए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2). ऐसा कंटेनर जिसे मूलतः वाहनांतरणीय कंटेनर के रूप में घोषित किया गया है और बाद में रेल अथवा सड़क से जाया गया, उसे वाहनांतरणीय कंटेनर के रूप में नहीं माना जाएगा और सामान्य आयात कंटेनर समझा जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

(ड.) अति विभितीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	5180.46	4184.21	3108.27	2510.53
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2590.23	2590.23	2590.23	2590.23
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	796.99	796.99	796.99	796.99

टिप्पणी: उपरोक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित घटक शामिल हैं, जैसे— जहाजीकुली, ढांचा क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, कंटेनर के खाली भार पर गोदी-शुल्क, कंटेनरीकृत कार्गो पर गोदी-शुल्क, कंटेनरीकृत कार्गो पर गोदी-शुल्क, परिवहन और रेलवे अवसंरचना के लिए योगदान।

3.2. पोत परिसर में भंडारित कंटेनर के रखने के प्रभार:

क्रम संख्या	विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा भाग के लिए दर (रुपये में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक व 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
1.	गैर-आईसीडी/सीएफएस-आयात भारित			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798.35
2.	गैर-आईसीडी/सीएफएस-आयात-खाली			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798.35
3.	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - भारित			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798.35
4.	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - खाली			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65

क्रम संख्या	विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा भाग के लिए दर (रुपये में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक व 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798. 35
5.	सीएफएस आयात भारत-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798. 35
6.	सीएफएस आयात खाली-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798. 35
7.	सीएफएस निर्यात भारत-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798. 35
8.	सीएफएस निर्यात खाली-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	316.75	633.49	950.24
	7-9 दिन	376.79	753.58	1130.37
	10-12 दिन	448.14	896.29	1344.43
	13-15 दिन	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 दिन	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 दिन	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 दिन	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 दिन	1064.23	2128.47	3192.70
	तत्पश्चात	1266.11	2532.24	3798. 35
9.	आईसीडी आयात व निर्यातित भारत अथवा खाली रेल द्वारा चालित			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

क्रम संख्या	विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा भाग के लिए दर (रुपये में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक व 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.90
10.	वाहनांतरणीय-भारित			
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1838.48	3670.97	5506.45
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.90
11.	वाहनांतरणीय-खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.90

टिप्पणियां:

- (1) कंटेनर के लिए कुल स्टोरेज अवधि की गणना लैंडिंग के दिन के अगले दिन से शिपमेंट/वितरण के दिन अथवा कंटेनर को हटाए जाने की तारीख तक की जाएगी तथा इसमें रविवार और अवकाश भी शामिल होंगे परंतु सीमा-शुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) ट्रांशिपमेंट कंटेनर, जो बाद में स्थानीय दृष्टि से निर्गम का तरीका बदल लें अथवा माल उतारने/चढ़ाने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन में परिवर्तन कर लें, उपर्युक्त मद (4) में विनिर्दिष्ट रियायती ड्वेल समय खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए ड्वेल समय प्रभार आयात कंटेनरों के समान ही वसूला जाएगा, जैसा कि यथा लागू मद 1 या 2 में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (3) बाद में संप्रेषण का माध्यम रेल से आईसीडी बदलने वाले ट्रांशिपमेंट कंटेनरों को ड्वेल समय प्रभार फीस के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ अन्य आईसीडी कंटेनरों के समान ही माना जाएगा ताा उन्हें उपर्युक्त मद 4 में दी गई दरों के अनुसार प्रभारित किया जाएगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों के संचलन के लिए अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू होंगे।
- (4) तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन में पश्चात्तवर्ती ट्रांशिपमेंट के लिए कंटेनर टर्मिनल पर लैंडिंग करने वाले विदेशी पत्तन से आए अथवा इसके विपरीत किसी कंटेनर को विदेश जाने वाले जलयानों के लिए निर्दिष्ट ट्रांशिपमेंट प्रभारों के 50 प्रतिशत पर तथा उस तटीय श्रेणी के लिए निर्दिष्ट 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।
- (5) सामान्य आयात कंटेनरों, जो बाद में संप्रेषण का माध्यम रेल से बदलकर आईसीडी कर लेते हैं, को केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निःशुल्क अवधि का ही लाभ मिलेगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू होंगे।
- (6) किसी शटआउट कंटेनर के लिए कुल स्टोरेज अवधि का आकलन उस दिन, जब कंटेनर शटआउट बना था, के बाद वाले दिन से लेकर शिपमेंट/वितरण की तारीख तक किया जाएगा।
- (7) अत्यधिक ऊँचे तथा अत्यधिक आयामी कंटेनरों को सामान्य रूप से लागू प्रभारों के तीन गुने पर प्रभारित किया जाएगा।
- (8) जोखिमपूर्ण कंटेनरों को सामान्य रूप से लागू प्रभारों के 1.25 गुना पर प्रभारित किया जाएगा।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों की भराई के मामले में, ड्वेल समय प्रभार निम्नानुसार लागू होंगे:
 - (i) भराई से पूर्व, कंटेनरों को खाली करने के लिए यथालागू ड्वेल समय प्रभारों को प्रभारित किया जाएगा।
 - (ii) भराई पूर्ण होने तथा पत्तन को सूचित किए जाने वाले दिन के अगले दिन से भरे गए निर्यात कंटेनरों के लिए यथालागू फ्री पीरियड और ड्वेल समय प्रभारों को प्रभारित किया जाएगा।
- (10) बोली कंटेनरों के मामले में, बोली पूर्ण होने के पश्चात् खाली कंटेनरों पर, उनकी उतराई पूर्ण किए जाने वाले दिन के आगामी दिन से खाली कंटेनरों के रूप में ड्वेल टाइम प्रभार प्रभारित किए जाएंगे।
- (11) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे, जिसके दौरान प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल, अपने कारणों की वजह से, कंटेनरों का वितरण करने की स्थिति में नहीं था।
- (12) छोड़े गए एफसीएल कंटेनरों/शिपर के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर स्टोरेज प्रभार लिखित में छोड़े जाने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की लैंडिंग के दिन से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अध्वधीन प्रभारित किया जाएगा:
 - (i) कंसाइनी किसी भी समय छोड़े जाने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि कंसाइनी ऐसा पत्र जारी न करने का निर्णय लेता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अध्वधीन छोड़े जाने का पत्र भी जारी कर सकता है,
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगी तथा या तो इसे अथवा पत्तन परिसर से इसे हटा लेगी; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत समस्त पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करेगा तथा परिवहन और माल उतराई की लागत का वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में, कंटेनर पर स्टोरेज प्रभार ऐसे समय तक उद्ग्रहित किए जाने जारी रहेंगे जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइन द्वारा समस्त आवश्यक कार्रवाइयां न कर ली गई हों।
 - (iv) जहां कंटेनर को सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/पकड़ा गया हो तथा उसे 75 दिन की विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर रिक्त नहीं किया जा सकता है, स्टोरेज प्रभार सीमा-शुल्क के आदेश के निर्गम होने के दिन से लागू होने समाप्त हो जाएंगे तथा

उसमें परिवहन और उतराई की लागत भी शामिल होंगी। अन्यथा, जब्त/पकड़े गए कंटेनरों को लाइन/कंसाइनी द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमा-शूलक आबद्ध क्षेत्र तक ले जाया जाएगा और उस मामले में, स्टोरेज प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त होंगे।

3.3. जलयान कंटेनर को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार:

(क) रीफर मानिट्रिंग और संयोजन

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी गमनीय जलयान		तटीय जलयान (रुपये में)	
		भारित	खाली	भारित	खाली
1.	रीफर कंटेनरों की विद्युत खपत व मॉनीटरिंग के लिए प्रति 4 घंटों अथवा उसके भाग के लिए अतिरिक्त प्रभार	194.29	194.29	194.29	194.29

टिप्पणी : रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त विद्युत प्रभार लागू होंगे।

(ख) अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी गमनीय जलयान		तटीय जलयान (रुपये में)	
		भारित	खाली	भारित	खाली
1.	एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का ग्राहक निरीक्षण अथवा अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल में स्थानांतरण और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों का परवर्ती भारण	1677.91	1677.91	1677.91	1677.91
2.	कंटेनरों को ग्राहक जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु पूर्व व्यवस्था	197.35	197.35	197.35	197.35

(ग) हैच कवर खोलना और इसे वापस रखना

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू (रुपये में)	
		विदेशी जाने वाले जलयान	तटीय जलयान (रुपये में)
1.	घाट पर रखने पर	2914.74	1748.84
2.	घाट पर रखे बिना	1165.72	699.44

टिप्पणी : एक प्रचालन करने पर उपरोक्त हैच कवर संचालन प्रभारों का आधा प्रभारित होगा।

(घ) एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच में

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू (रुपये में)			
		विदेशी गमनीय जलयान		तटीय जलयान (रुपये में)	
		भारित	खाली	भारित	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (एक स्थानांतरण सहित)	971.45	971.45	582.87	582.87
(ख)	उपरोक्त (क) में उल्लिखित के इतर	3886.17	3886.17	2331.70	2331.70

4. अध्याय-2 और 3 सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क कैप को मुद्रस्फीति से सूचकांक किया जाएगा किंतु संगत वर्ष की 1 जनवरी 2014 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क कैप का स्वतः समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च से प्रभावी होंगी।

अनुबंध-V

निष्पादन मानक

क्र.सं.	निष्पादन मानक	मान/इकाई
1.	सकल बर्थ आउटपुट	20 संचालन/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनर के लिए मार्गस्थ भंडारण ड्वेल समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन हेतु टर्नअराउंड समय	
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनर के लिए रैक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनर के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st December, 2014

No. TAMP/43/2014-KPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation of Reference Tariff for Operation and Maintenance of Berths 11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on PPP mode on “As is where is” basis under Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/43/2014-KPT****Kandla Port Trust**

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of November 2014)

This case relates to the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) regarding fixation of tariff for Operation and Maintenance of Berth Nos. 11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on Public Private Partnership (PPP) mode on ‘As is where is’ basis for a concession period of 30 years.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued ‘Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013’ under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette No. 214. The said Guidelines are effective from 31 July 2013. Subsequently, the MOS has issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No. 254.

3.1. The KPT vide its letter dated 26 August 2014 had filed a proposal seeking approval of reference tariff for operation and maintenance of Container Terminal at Berth Nos.11 and 12 on PPP mode for a period of 30 years under Tariff Guidelines of 2013.

3.2. The proposal of KPT dated 26 August 2014 did not indicate the list of prospective bidders to be consulted on the subject proposal. Hence, the KPT was requested vide our letter dated 2 September 2014 to furnish the list of prospective bidders with their contact details.

3.3. In response, the KPT vide its letter by fax dated 9 September 2014 has intimated contact details of three bidders who attended the pre-application conference and one prospective bidder who sought clarification on RFQ, but did not participate in pre-application conference to be consulted by the KPT on the subject proposal. With reference to the fresh RFQ issued by the port, the KPT vide its letter dated 22/25 September 2014 has maintained list of three prospective applicants who had attended the pre-application conference as furnished by the port earlier vide its letter dated 9 September 2014.

3.4. The highlights of the proposal furnished by the KPT are summarized below:

(i) **Background of the proposal:**

- (a) KPT had developed Container Terminal at its Berth Nos. 11 and 12 by entering into the License Agreement on 23 June 2006 with M/s. ABG Kandla Container Terminal Pvt. Ltd. (ABGKCTL).
- (b) Subsequently, due to technical and financial defaults viz. non-achievement of back up area and non-construction of electric substation on the part of ABGKCTL, KPT had issued termination notice to ABGKCTL on 3.11.2012 with transfer date not later than dated 1.4.2013.
- (c) This was followed by a Law suit filed in District Court by ABGKCTL on 21.03.2013 and further proceedings carried out in High Court of Gujarat.
- (d) In pursuance to the Order of Hon’ble High Court of Gujarat, Ahmedabad dated 16.08.2013, after completion of formalities, the Container Terminal i.e. Berth Nos. 11 & 12, possessed by ABGKCTL has been taken over by KPT on 27 September 2013. Arbitration proceedings are

going on for the disputed matter. The KPT has thus filed a proposal for fixation of reference Tariff under 2013 guidelines following tariff guidelines of 2008.

(ii) **Justification by KPT for formulating proposal following Tariff Guidelines, 2008:**

- (a) It is difficult to compare the proposed Project of Operation and Maintenance of Container Terminal at Berth Nos. 11 and 12 on BOT basis at Kandla Port on 'as is where is basis' with other container terminal projects at KPT or projects at other Major Port Trusts due to vast difference in terms of Project scope, capacity, cost and project site advantages.
- (b) The upfront tariffs approved for Mega Container Terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust, Chennai Container Terminal at Chennai Port Trust and Container handling at Tuna Tekra at Kandla Port Trust are for capacity range of 2-4 million TEUs and Project Cost ranging from ₹2000 crores to ₹6000 crores. Whereas, Container Terminal of Berth Nos. 11 and 12 is proposed to be operated and maintained with minimal development of support infrastructure. The project does not involve berth construction also.
- (c) Since the already approved upfront tariff may not represent the proposed project, the KPT proposes to frame the proposal for fixation of Reference Tariff under 2013 guidelines following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 which is in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013.

(iii) **Physical features:**

- (a) The proposed project comprises of the development of back up infrastructure, utilities and outsourcing of the operation and maintenance activities of the Container Terminal at Berth Nos. 11 and 12 (on 'as is where is basis' for a period of 30 years).
- (b) The dimension of Berth Nos. 11 and 12 and the maximum size of the vessel that can be accommodated at these two berths is as below:

Berth No.	Dimension	Maximum vessel size
11 th Berth	264m*55.65m	65000 DWT
12 th Berth	281m*54.6m	75000 DWT

- (c) The KPT will provide 13 mtrs. draft in navigational channel and 14.1 m dredged depth alongside the aforementioned container berths.
- (d) As far as Railway siding for handling ICD containers is concerned, existing facilities i.e. 5 to 6 rail-tracks up to berth No. 10 are available. However, on mutual agreement, port proposes to earmark Line No. 8, which is up to Berth No.10 for handling ICD containers.

(iv) **Optimal Capacity:**

- (a) The TAMP Guidelines, 2008 specifies the calculation of Optimal Capacity as 70% of the maximum number of TEUs that can be handled along the berth in an year considering the number of gantry cranes (Berth length/100) and average number of gantry cranes. This methodology for establishing the optimal capacity has not been followed by the KPT as the optimal capacity of berth has already been designated as 0.6 Million TEUs.
- (b) The Optimal Yard Capacity is 70% of the maximum number of Containers (in TEUs) that could pass through the yard in a year. The total back up area for the Project is worked out as per the TAMP Guidelines, 2008 based on the designated capacity of Project which is as under:
 $G = \text{Total ground slot in TEUs} = 285 \text{ Slots} * \text{Hectares}$
 $H = \text{Average Stack height} = 2.5$
 $P = \text{Period in No. of days} = 365$ $S = \text{Surge factor} = 1.3$
 $D = \text{Average Dwell Time} = 4 \text{ days for export, 2 days for import (Considering Average dwell time} = 3 \text{ days)}$
Hence, area to be provided for capacity of 0.6 Mn TEUs is worked out as follows:
 $\text{Total Hectares} = \text{Project Capacity} / [(0.7 * 285 \text{ slots} * \text{Avg Stack Height} * \text{Period}) / (\text{surge factor} * \text{Average Dwell Time})]$
 $= 12.85 \text{ Ha (Rounded off to 15 ha.)}$
Hence, yard for optimal yard capacity is considered as 15 ha.

(v) **Assets for the project:**

- (a) Following assets owned by the port will be handed over to the BOT operator:
 - (i) 4 nos. RMQC having 50T capacity (under spreader), Doosan make.
 - (ii) 4 nos. of RTGS having 40T capacity, Doosan Make.
 - (iii) 3 nos. of Reach Stackers having 40T capacity, Linde Make.
The depreciated cost of RMQC, RTGS and Reach Stackers is ₹129.63 crores plus repairing cost is ₹21.77 crores which will be borne by the successful BOT operator. This forms part of the project cost in the tariff calculation.
- (b) Apart from the above, the following items shall be deployed/constructed by the BOT operator:
 - (i) Procuring additional 4 nos. of RTGCs and 24 nos. of tractor trailers.

- (ii) Back up area development of 15 Ha which includes activities like development of container stack yard, construction of pump house, pumps and arrangement for sourcing portable water.
- (iii) Installation of 11 KV electric substation, electrical, IT and illumination systems.
- (iv) Firefighting, fire hydrants and water supply lines.
- (c) The following table shows the normative level of equipment as per 2008 guidelines, no. of equipments proposed by the KPT and deviations from the norms prescribed in the 2008 guidelines:

Equipment	Norm as per TAMP	Requirement as per TAMP norms	Proposed by KPT	Existing Equipments with the port	Additional number of equipments to be procured
Quay Gantry Crane (QGC)	1 for 100m berth length	5	4	4	Nil
RMGC	1 for handling 6 rakes/day	1	0	Nil	Nil
RTGC	3 for each quay gantry crane	15	8	4	4
Reach Stacker/ Top lift truck	1 for 9 RTG	2	3	3	Nil
Tractor Trailers	6 for each QGC	30	24	Nil	24

Equipment requirement for the project has been determined based on opinions expressed by RFQ applicants. Deviations with norms of TAMP Guidelines has been proposed to rationalize the cost of investment to make the project viable.

(vi)

Capital Cost:

The total Capital cost estimated for the project is ₹299.87 crores, as per TAMP Guidelines. Detailed breakup of capital cost comprising of civil works cost, mechanical cost, IT and other cost are as follows:

Particulars	₹ in crores
Civil Cost:	
Backup area development (including supporting assets)	64.76
Water Supply Civil Work	0.15
Total Civil Cost	64.91
Mechanical Equipment Cost:	
Cost of Existing equipments i.e. net value of assets of KPT to be taken over by the operator viz. 4 nos. of QGCs, 4 nos. of RTGCs and 3 nos. of Reach stacker/ Top lift truck (Upfront to KPT ₹129.63 crores + Estimated Repair cost of Equipments ₹21.77 crores)	151.40
Additional Equipments	
RTGCs (4 nos.)	43.20
Tractor Trailers (24 nos.)	5.28
Installation of Electrical Sub-Station (LS provided by CME dept.)	1.00
Firefighting	0.95
Electrical and illumination systems	1.00
Total Mechanical Equipment Cost	202.83
IT Systems Cost @ 10% on (₹64.91 crores + ₹202.83 crores)	26.77
Other Misc. cost @ 2% on (₹64.91 crores + ₹202.83 crores)	5.35
Total Project Cost	299.87

The KPT has stated that Capital cost is revised to ₹302.39 crore, as per Board Resolution dated 6 March 2014.

(vii) **Operating Cost:**

The details of the Operating Cost estimated by KPT as per TAMP guidelines of 2008 is given below:

Sl. No.	Particulars	Norm	Unit	Quantity	INR/ Unit	₹ in crores
1.	Power and Fuel Cost:					
(a).	Power	8	Kwh/ TEU	4800000 units	8.46	4.06
(b).	Fuel	4	Ltrs/ TEU	2400000 hrs.	63.15	15.16
	Total					
2.	Repairs and Maintenance					
(a).	Civil Works	1%	of gross block	72.70		0.73
(b).	Mechanical & Electrical Works	2%	of gross block	227.17		4.54
3.	Insurance	1%	of gross block	299.87		3.00
4.	Depreciation					
(a).	Civil Works	3.34%	of gross block	72.70		2.43
(b).	Mechanical & Electrical Works	10.34%	of gross block	227.17		23.49
5.	License Fee					
	Land Area		Sq.m.	180034	350.16	6.30
	Water Area		Sq.m.	20056	175.08	0.35
6.	Other Expenses	10.0%	of gross block	299.87		29.99
	TOTAL Operating Cost					90.05

(viii) **Annual Revenue Requirement and apportionment of revenue requirement:**

(a) The Annual Revenue Requirement (ARR) has been estimated as follows:

Particulars	₹ in crores
Return on Capital Employed (16% of ₹299.87 crores) *	47.98
Operating Cost	90.05
Total Revenue Requirement	138.03

[* There is mismatch in the capital employed considered for computation of return and the figure furnished as per the Board Resolution.]

(b) The estimated ARR has been apportioned to three activities as per norms prescribed in 2008 guidelines as given below:

Particulars	As per norms in %	₹ in crores
Container Handling Revenue	90%	124.22
Container Storage Revenue	7%	9.66
Miscellaneous Services	3%	4.14
Total		138.03

Tariff proposed in the present proposal comprises of Container Handling Charges, Storage charges and Miscellaneous service charges. Since the berth is already constructed at KPT, berth charges will be collected as per Scale of Rates of KPT prevailing from time to time.

(ix) **Formulation of Reference Tariff:**

(a) Firstly revenue for cargo handling activity has been estimated based on Reference Tariffs approved for Container Terminal at Tuna Tekra for volumes estimated for various services considering the traffic study for Container Terminal at Tuna Tekra.

(b) Revenue estimates so arrived at as mentioned above is compared to the revenue requirement arrived at for Container Handling Activity of the project proposed and a percentage correction is calculated as below:

Estimated Annual Revenue Requirement for the proposed Container Handling Activity divided by Revenue Estimated for Tuna Tekra project = Percentage of Correction.

Reference Tariffs proposed for the proposed Container Terminal project at 11th and 12th Berths = Reference Tariffs for Container Handling activities approved for Tuna Tekra multiplied by Percentage of correction factor.

- (c) The above methodology is applied for fixation of Container handling charges. The similar correction percentage has been applied on the storage charges as well as miscellaneous services rates on the Reference Tariff approved for Container Terminal at Tuna Tekra.
- (d) The KPT has furnished detailed draft Scale of Rates for different services related to container handling. For ease of reference, the handling charge for normal container proposed in the draft SOR is given below:

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	2591.13	2092.84	1554.68	1255.70
2.	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1295.56	1295.56	1295.56	1295.56
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	398.64	398.64	398.64	398.64

(x) **Performance Standards:**

The Performance Standards proposed by KPT as required under the Tariff Guidelines of 2013 are as follows:

	Performance Standards	Value/Units
1.	Gross Berth Output	25 Moves/ Crane/hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 days
	Export	4 days
3.	Turnaround Time for receipt/delivery operation	
	Trailer of Containers (Single Operation)	2 hours
	Trailer of Containers (Double Operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single Operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double Operation)	12 hours

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the KPT was forwarded to the concerned users/ user organisations/ prospective bidders forwarded by KPT seeking their comments. No comments are received from any users/user organisations/prospective bidder except one prospective bidder viz. M/s. United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULA IPL). A copy of the comments received from ULA IPL was forwarded to KPT as feedback information. The KPT has, subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 15 November 2014 responded on the comments of ULA IPL.

5.1. Subsequently, KPT vide its letter dated 4 October 2014 has furnished a revised proposal seeking approval of this Authority.

5.2. The main points made by the KPT in its letter dated 04 October 2014 forwarding revised proposal are summarized below:

- (i) The Project Cost has been increased from ₹299.87 crores to ₹315.14 crores due to the following:
- (a) The upfront premium was inadvertently mentioned as ₹151.41 crores considering the fair asset value of ₹129.6 crores and repairing cost of ₹20.79 crores. The upfront premium has been refixed at ₹143.63 crores considering the fair asset value only.
- (b) Repairing cost of four nos. of RMQCs, 4 nos. of RTGs and 4 nos. of Reach Stackers (3 nos. in fair condition and one no. in poor condition as the same is in dismantled condition) is ₹20.34 crores and repairing cost of 15/14 prime movers/trailers at ₹0.45 crores are not considered in the upfront premium.
- (c) Increase of ₹3.91 crores in the capital cost due to development of additional land area of 3.2 hectares for pre stacking of ICD containers for loading/unloading to/from racks along the railway slidings (on request demanded by prospective bidders in pre-application conference).

- (d) Due to change in the number of additional assets to be procured by the concessionaire i.e. cost of 24 numbers of tractor trailers has been reduced to 9 numbers, cost has been reduced by ₹3.30 crores.
- (ii) The following table shows the normative level of equipment as per 2008 guidelines, no. of equipments proposed by the KPT in the revised proposal and deviations from the norms prescribed in the 2008 guidelines:

Equipment	Norm as per TAMP	Requirement as per TAMP norms	Proposed by KPT	Existing Equipments with the port	Additional number of equipments to be procured
Quay Gantry Crane	1 for 100m berth length	5	4	4	Nil
RMGC	1 for handling 6 rakes/day	1	0	Nil	Nil
RTGC	3 for each quay gantry crane	15	8	4	4
Reach Stacker/Top lift truck	1 for 9 RTG	2	3	4	Nil
Tractor Trailers	6 for each QGC	30	24	15	9

Equipment requirement for the project has been determined based on opinions expressed by RFQ applicants in the Pre-application conference. Deviations with norms of TAMP Guidelines has been proposed to rationalize the cost of investment to make the project viable.

- (iii) The Capital cost estimated in the revised proposal at ₹315.14 crores is given below:

Particulars	₹ in crores
Civil Cost:	
Backup area development (including supporting assets)	64.76
Water Supply Civil Work	0.15
Development of Land area along the rail siding	3.91
Total Civil Cost	68.83
Mechanical Equipment Cost:	
Cost of net asset value of Existing equipments taken over from KPT viz. 4 nos. of QGCs, 4 nos. of RTGCs, 3 Reach Stackers + 1 Reach Stacker in port dismantled condition and 9 nos. of tractor trailers (Upfront to KPT ₹143.63 crores + Estimated Repair cost of Equipments ₹20.34 crores = ₹163.97 crores) Plus (Repair cost of Tractor Trailers = ₹0.45 crores)	164.42
Installation of Electrical Sub-Station (LS provided by CME dept.)	1.00
Firefighting	0.95
Electrical and illumination systems	1.00
Additional Equipments	
RTGCs (4 nos.)	43.20
Tractor Trailers (9 nos.)	1.98
Total Mechanical Equipment cost	212.55
Total Civil and Mechanical Equipment Cost Estimates	281.38
IT Systems Cost @ 2% (₹68.83 crores + ₹212.55 crores)	5.63
Other Misc. cost @ 10% (₹68.83 crores + ₹212.55 crores)	28.14
Total Project Cost	315.14

- (iv) The revised Operating Cost estimated by KPT is as given below:

Sl. No.	Particulars	Value	Unit	Quantity	INR/ Unit	₹ in crores
1.	Power and Fuel Cost:					
(a)	Power	8	Kwh/TEU	4800000	8.46	4.06
(b)	Fuel	4	Ltrs/TEU	2400000	63.15	15.16
	Total					

2.	Repairs and Maintenance					
(a)	Civil Works	1%	of gross block	77.09		0.77
(b)	Mechanical & Electrical Works	2%	of gross block	238.05		4.76
3.	Insurance	1%	of gross block	315.14		3.15
4.	Depreciation					
(a)	Civil Works	3.34%	of gross block	77.09		2.57
(b)	Mechanical & Electrical Works	10.34%	of gross block	238.05		24.61
5.	License Fee					
	Land Area		Sq.m.	212034	350.16	7.42
	Water Area		Sq.m.	20056	175.08	0.35
6.	Other Expenses	10.0%	of gross block	315.14		31.51
	TOTAL Operating Cost					94.38

- (v) The revised annual revenue requirement estimated by KPT is as given below:

Particulars	₹ in crores
Operating Cost	94.38
Return on Capital Employed (16% of Capital Cost)	50.42
Total Revenue Requirement	144.80

- (vi) The revised revenue requirement is apportioned to the three activities as per the norms prescribed in 2008 guidelines as given below:

Particulars	Norms in %	₹ in crores
Container Handling Revenue	90%	130.32
Container Storage Revenue	7%	10.14
Miscellaneous Services	3%	4.34
Total		144.80

- (vii) In view the above modifications, the estimate of ARR has been increased from ₹138.03 crores in the original proposal to ₹144.80 crores in the revised proposal.

- (viii) The approach adopted by the KPT to arrive at the Reference Tariff is based on the Reference Tariff approved at Tuna Tekra Container Terminal as explained in the original proposal brought out earlier. The percentage of correction factor is arrived at 72.35% in the revised proposal instead of 69% in the original proposal. The KPT has furnished detailed revised draft Scale of Rates along with revised proposal. As an example for reference, the comparison between the handling charges for the normal container proposed in the draft SOR of original proposal dated 26 August 2014 and revised proposal dated 04 October 2014 is given below:

S. No.	Description	Original proposal dated 26 August 2014				Revised proposal dated 04 October 2014			
		Rate per TEU (in ₹)				Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	2591.13	2092.84	1554.68	1255.70	2718.35	2195.59	1631.02	1317.36
2.	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1295.56	1295.56	1295.56	1295.56	1359.18	1359.18	1359.18	1359.18
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	398.64	398.64	398.64	398.64	418.21	418.21	418.21	418.21

- (ix) The Performance Standards proposed are same as proposed in the original proposal.

5.3. The KPT has stated that the revised proposal dated 4 October 2014 will be ratified by the Board in ensuing Board Meeting and after approval, copy of minutes will be sent. [Subsequently, the KPT furnished relevant minutes of the Board Meeting.]

6. Since the revised proposal of KPT dated 4 October 2014 envisaged change in the estimate of Capital cost, Operating Cost, estimated ARR and the proposed tariff, the said revised proposal of KPT was circulated to the users/prospective bidders seeking their comments. No comments are received from any users/ user organisations/ prospective bidders except one i.e. M/s.ULAIPL. A copy of the comments received from ULAIPL on the revised proposal was forwarded to KPT as feedback information. The KPT has, subsequent to the joint hearing, vide its letter dated 19 November 2014 responded on the comments made by ULAIPL dated 30 October 2014.

7. Based on the preliminary scrutiny of the revised proposal, the KPT was requested vide our letter dated 5 November 2014 to furnish additional information/ clarifications on some points. The KPT has subsequent to the joint hearing vide its letter dated 15 November 2014 furnished its reply on queries raised. Summary of queries raised by us and the response of the KPT is brought out in the subsequent part of the Order.

8. A joint hearing in this case was held on 10 November 2014 at the KPT premises. The KPT made a powerpoint presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

9.1. As agreed at the joint hearing, the KPT vide our letter dated 12 November 2014 was requested to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i) Relook at the proposal with reference to the vital issues raised at the joint hearing by one of the prospective bidders viz. M/s.ULAIPL relating to capex, operating cost estimated by the KPT and Performance Standards and furnish revised proposal within three days' time i.e. by 13 November 2014 as agreed by the KPT at the joint hearing. A list of vital issues raised by M/s.ULAIPL at the joint hearing was forwarded to KPT.
- (ii) Expedite furnishing response to our questionnaire dated 5 November 2014 within the stipulated date i.e. 14 November 2014.
- (iii) Furnish point-wise comments on the comments of M/s.ULAIPL, a copy of which was already forwarded to KPT for their comments vide our letters dated 1 October 2014 and 30 October 2014.

9.2. After the joint hearing, Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) has furnished their comments on the subject proposal. The comments of KPSAA was forwarded to KPT as feedback information requesting the KPT to furnish its views on the comments made by KPSAA immediately. The KPT vide its letter dated 19 November 2014 has furnished its views on the comments made by KPSAA.

10. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.1.(i) above, the KPT vide its letter dated 15 November 2014 has furnished its comments on the vital issues raised by M/s.ULAIPL at the joint hearing.

11. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.1.(ii) above, the KPT vide its letter dated 15 November 2014 and e-mail dated 25 November 2014 has furnished its response to the queries raised by us vide our letter dated 5 November 2014. The summary of the queries raised by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT										
I.	General:											
(i)	As mentioned by the KPT in its covering letter dated 26 August 2014, the KPT to furnish a copy of the Minutes of the Board Meeting held on 12 August 2014, approving the subject proposal. The KPT to furnish the copy of the Minutes of the Board Meeting approving the revised proposal.	The relevant minutes of the board meeting approving the Proposal for the subject project are furnished.										
(ii)	The KPT to furnish details of the total area of land proposed to be allotted to the prospective BOT operator and the allocation of the said total area to varied allied activities. It may also be confirmed that the allocation of land to varied allied activities is as per the approved land use plan of the port.	<div>The break-up of Land Area to be allotted is given below:</div> <table><tr><th>Particulars</th><th>Area</th></tr><tr><td>Total Area of Berths</td><td>3 Ha</td></tr><tr><td>Total Area for Back up</td><td>15 Ha</td></tr><tr><td>Land alongside Rail line</td><td>3.2 Ha</td></tr><tr><td>Total Land Area</td><td>21.2 Ha</td></tr></table>	Particulars	Area	Total Area of Berths	3 Ha	Total Area for Back up	15 Ha	Land alongside Rail line	3.2 Ha	Total Land Area	21.2 Ha
Particulars	Area											
Total Area of Berths	3 Ha											
Total Area for Back up	15 Ha											
Land alongside Rail line	3.2 Ha											
Total Land Area	21.2 Ha											
(B)	<u>Optimal Capacity:</u>											
(i)	The KPT in its proposal has repeatedly made a mention that the capacity of the Project (Berth no. 11 and 12) is already designated at 0.6 million TEUs. In this connection, the KPT to	The working of Optimal Capacity as per the TAMP Norms has been submitted with required reduction in the Average Moves/Hour/Crane. 20 Moves per hour/crane are considered since Cranes are old and some of them are with lower										

	furnish the basis alongwith workings to arrive at the designated capacity of the project at 0.6 million TEUs.	capacity (i.e. less than that is required for handling Panamax vessel. Moreover, these cranes are also now idle for one year or so). The optimal quay capacity assessed in the revised proposal is as given below:																								
		<table> <tr> <th>Optimal Capacity Parameters</th><th>Values</th><th></th></tr> <tr> <td>Nos. of Cranes</td><td>4</td><td>Nos.</td></tr> <tr> <td>Hours</td><td>8760</td><td>365 days x 24 hours</td></tr> <tr> <td>Moves per Hour per Crane</td><td>20.00</td><td>Moves/ Hour/ Crane</td></tr> <tr> <td>TEU Ratio</td><td>1.3</td><td>As per norms</td></tr> <tr> <td>Optimal Factor</td><td>70%</td><td>As per norms</td></tr> <tr> <td>Optimal Quay Capacity</td><td>637728</td><td></td></tr> <tr> <td>Say</td><td>600000</td><td>TEUs</td></tr> </table>	Optimal Capacity Parameters	Values		Nos. of Cranes	4	Nos.	Hours	8760	365 days x 24 hours	Moves per Hour per Crane	20.00	Moves/ Hour/ Crane	TEU Ratio	1.3	As per norms	Optimal Factor	70%	As per norms	Optimal Quay Capacity	637728		Say	600000	TEUs
Optimal Capacity Parameters	Values																									
Nos. of Cranes	4	Nos.																								
Hours	8760	365 days x 24 hours																								
Moves per Hour per Crane	20.00	Moves/ Hour/ Crane																								
TEU Ratio	1.3	As per norms																								
Optimal Factor	70%	As per norms																								
Optimal Quay Capacity	637728																									
Say	600000	TEUs																								
(ii)	The KPT in its proposal has also stated that though the 2008 Guidelines specifies certain norms for determining the equipment requirement, there are deviations in its proposal with regard to the proposed number of equipment. This has been attributed to the high costs of the equipment affecting the viability of the project and is also reported to be based on the opinions expressed by the RFQ applicants in the first Pre-Applications Conference. Thus, the number of Quay Cranes, which forms the crux for determining the quay capacity of a container terminal, has been considered at 4. However, considering the berth length of 545 metres available to the BOT operator and based on norms prescribed in this regard in the 2008 Guidelines, deployment of more than 4 no. of Quay Cranes by the BOT operator at the berths cannot be ruled out considering the long horizon of the project for 30 years. In this backdrop, the KPT to clarify as to how the port envisages to ensure that the operator will not in future deploy more than 4 no. of Quay cranes at the two berths which may allow the operator to make windfall gain during the project period.	Bidding Documents may be provided with condition that in case the BOT Operator deploys the additional RMQC, the tariffs shall be subject to revision due to increase in the capacity.																								
(iii)	Based on the norms prescribed in the 2008 upfront guidelines for a container terminal and considering the deployment of 4 no. of Quay cranes as proposed to be deployed at the facility, the optimal quay capacity of the facility works out to about 0.8 million TEUs per annum (i.e. 25 moves/ hour x 4 RMQCs x 365 days x 24 hours x 70% x 1.3 = 7,97,160), as against the designated 0.6 million TEUs. Further, following the norms prescribed in the 2008 guidelines, for total berth length of 545 metres, if 5 quay cranes are deployed, the quay capacity of the facility would be around 1 million TEUs (i.e. 25 moves/hour x 365 days x 24 hours x 5 RMQCs x 70% x 1.3=9,96,450). The proposal of KPT for deployment of 4 existing quay cranes and assessing the designated capacity at 0.6 million TEUs as against optimal quay capacity for 545 mtrs.	Please refer the reply to above (B)(i).																								

	length assessed at 1 million TEUs based on the norms prescribed in the guidelines will lead to underutilization the berthing facility which is a scarce resource of the port. In the light of the above observation and recognizing that the project period is for a long horizon of 30 years, the KPT to relook and explore the possibility to scale up the optimal quay capacity following the norms prescribed in the 2008 guidelines for the proposed facility.	
(iv)	Based on the position that the quay capacity of the facility is about 0.6 million TEUs, the KPT has assessed the land area requirement for the facility proposed to be allotted to the prospective BOT operator. While doing so, by adopting the other parameters as per the norms prescribed for calculation of optimal yard capacity for a container terminal in the 2008 upfront guidelines and considering 285 ground slots in TEUs per hectare, the KPT has arrived at the area requirement at 12.85 hectares, which has been rounded off to 15 hectares. In this connection, the KPT to clarify/ furnish the following:	
(a)	While calculating the average number of ground slots in the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered while fixing upfront tariff for the Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT). Thus, the KPT should rework the area requirement based on the ground slots of 360 TEUs per hectare. While doing so, the KPT to ensure that there is no wide gap between the revised optimal yard capacity (to be assessed) and the revised optimal quay (to be determined) by the KPT as suggested in the preceding query.	Proposed Container yard area has been derived based on the norm of 285 TEUs per Ha considering the approved tariff order for Container Handling Facility at JNPT. The same has been followed in case of Tuna Tekra Container Terminal Proposal also which has been endorsed by Zebec Marine Consultants, a Technical Consultant of Mumbai. Thus, the same is justified.
(b)	Explain the reason for rounding off the area requirement to 15 hectares.	<p>(i). Though the area requirement as per TAMP norms is 12.85 hectares, however, during the Pre-Application Conference, the need of minimum 15 ha of area was expressed by the prospective bidders and it was decided in consultation with KPT about the sufficient area requirement of 15 ha.</p> <p>(ii). The KPT has subsequent vide e-mail dated 25 November 2014 further clarified that 12.85 hectares has been worked out considering optimal capacity of 600000 TEUs based on the formula of TAMP guidelines 2008. However, the same has been rounded off to 15 hectares, considering the requirement of support and other auxiliary facilities for the container yard.</p> <p>(iii). Dwell time of 3 days has been considered based on the assumption that import and export shall be of equal share.</p>

(C).	Capital cost:	
(i).	The KPT has furnished the Rate Analysis in respect of some of the capital cost elements like QCC paving, construction of piles beams, office building, etc. However, for few other items like Construction of piles, barbed wire fencing, drainage construction, construction of culvert etc. capital cost estimate is not supported with any rate analysis. Hence, furnish the rate analysis, based on which it has adopted the rates in the capital cost estimation of the above listed items.	Supporting Rate Analysis has been annexed with the revised proposal.
(ii). (a).	The 2008 guidelines prescribe norm of 1 number RMQC for handling 6 rakes/ day. Though the KPT has proposed tariff for handling ICD containers by rail, it has not proposed any RMQC for the proposed facility. The KPT to explain the reasons for deviating from the said norms. Also, indicate the equipment proposed to be deployed for handling ICD containers (Rail).	For handling ICD containers, Reach Stacker shall be used, instead of RMGC. 2 Reach Stackers has been proposed for handling ICD containers and 2 Nos. would be used within container yard.
(b).	As per the norms prescribed in the 2008 guidelines- for 4 Quay Gantry Cranes proposed by KPT in the subject proposal, the number of RTGCs comes to 12 nos. and reach stackers at 2 nos. As against that the KPT has proposed deployment of total 8 RTGCs and 3 reach stackers. The KPT to explain the reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines in respect of these equipments.	Deviation from the TAMP Norms for providing equipments has been explained in the proposal itself as reproduced below: <i>"Equipment requirement for the Project has been determined based on opinions expressed by RFQ applicants in the Pre-Application Conference. Deviations with norms of TAMP Guidelines has been proposed to rationalize the cost of investment to make the project viable."</i>
(iii).	Explain the basis for considering contingencies @ 3% and establishment charges @ 2%, in the estimation of civil capital costs.	Consideration of contingencies and establishment charges has been followed as per the standard civil cost estimation practice.
(iv).	It is seen that in the estimation of civil capital costs, the KPT has considered the escalation factor @ 5% twice. Explain the reasons for applying the escalation factor of 5% twice for estimation of civil works.	Estimation of Civil Capital Cost, escalation factor of 5% has been considered only once, not twice. It has been taken due to the estimated cost was as of 2013. Hence, to arrive at the rates of 2014, 5% escalation has been applied for once only.
(v).	The KPT has considered ₹164.42 crores towards cost of existing equipment in the total capital cost estimation, which is seen to be sum of the payment to be made by the operator to KPT towards the value of existing assets to be taken over by the BOT operator to the tune of ₹143.63 crores and estimated repair cost to be incurred by the BOT operator to the tune of ₹20.34 crores for the equipment and ₹0.45 crores for tractor trailers. In this connection, the KPT to furnish the following:	
(a).	The first page of the proposal states ₹143.63 crores is the fair asset value whereas the page 6 of the Annex-II – "Reference tariff proposal" states that it is the depreciated value of assets. Clarify the correct position and the period to which this asset valuation pertains to.	₹143.63 Crores is the fair asset value arrived at by a Government approved Valuer appointed by KPT.
(b).	Furnish copy of the report of the asset valuation carried out by the port, in support of the amount of ₹143.63 crores.	The copy of the report is furnished.
(c).	Furnish the present written down value in respect of each of the above assets in the books	The assets which are proposed to be handed over to the operators are taken over from ABGKCTL. The same is not

	of accounts of KPT.	accounted in the books of account since the matter is under arbitration.
(d).	Furnish documentary evidence in support of the estimated cost of repairs to the tune of ₹20.34 crores in respect of Quay Cranes, RTGCs, Reach Stackers and ₹0.45 crores in respect of tractor trailers.	The details are attached as required.
(vi).	KPT to furnish documentary evidence in form of quotations, etc., in support of the cost of additional equipment to be procured viz., RTGCs, Tractor Trailers, Fire Fighting and Electrical illumination, along with workings to arrive at the capital cost of each of the component as listed above.	The additional equipments have been considered at the cost estimated in case of Tuna Tekra Container Terminal. Quotations are being submitted in due course of time.
(vii).	Given that the KPT is advised to review its capacity calculations and equipment profile, consequently the capital cost estimations may also be reviewed by the KPT so as to take into account the cost of additional equipment, if any, proposed to be deployed by the KPT supported with required in the workings.	Noted.
(viii).	Confirm the estimation of capital cost reflects the current market rate and it pertains to the year 2014.	It is confirmed that the estimation of capital cost is based on the prevailing market rates pertaining to the year 2014.
(D).	Operating cost:	
(i).	Furnish a copy of the latest Electricity bill in support of the unit cost of power considered at ₹8.46 in this regard.	Documentary evidence in support of the rate taken for Electricity Consumption is furnished. Rate has been reset now to ₹9.49/ kwh in the revised proposal.
(ii).	Calculate the amount of depreciation in line with the provisions of the Companies Act, 2013.	Depreciation rates have been taken in line with Companies Act 2013 considering the life span of the assets. Particularly in case of mechanical equipments to be handed over to the operator, the remaining asset life of around 10 year has been considered to arrive at depreciation amount based on the value at which these equipments are to be handed over.
(iii). (a).	In the proposal, the KPT has stated that land for back up area is 15 hectares i.e. 1,50,000 sq. mtrs. Further, an area of about 3.2 hectares i.e. 32,000 sq. mtrs., along the railway siding is proposed to be handed over to the prospective BOT operator, thereby aggregating to about 18.2 hectares of land. However, the estimation of licence fee takes into account an area of 212034 sq. mtrs. Explain the reasons for considering an area of 21.20 hectares as against 18 hectares for estimating the licence fee.	Land area for License Fee has been calculated including 15 ha container yard, 3.2 Ha along rail siding and 3 Ha of area of two berths i.e. 11 th and 12 th . Hence, the License Fee has been charged for 21.2 Ha.
(b).	The KPT has estimated licence fee for waterfront area at 20,056 sq.m. in the estimation of operating cost. This area appears to be in addition to the area of 21.20 hectares considered for estimation of licence fee in the estimation of operating cost, which may be confirmed. Explain the basis for considering waterfront area of 20,056 sq. mtr.	License Fee on water area is removed since the berth hire charges are to be collected by KPT.
(c).	Confirm whether the unit rate adopted for estimating the licence fee is based on the prevailing rates prescribed in the Schedule of Rates (SoR) for Kandla lands. Also, give the reference of the unit rate adopted from the prevailing SoR along with the applicable escalation factor applied to arrive at the unit	The rate of License Fee for Land as per the SOR for land within dock area is observed at ₹180.60 / square meter per annum as on January 2009. With escalation till 2014, this rate comes to ₹199.40/Sqm/Annum. Accordingly, License Fee for water area based on aforesaid rate comes to ₹99.70/Sqm/Annum. However, the Board of KPT has

	rate of ₹350.16 per sq. mtrs. for land area and ₹175.08 per sq. mtrs. for water area.	approved to revise the lease rent for aforesaid land to ₹350.16/Sqm/Annum and the proposal has already been sent to TAMP. Accordingly, in view of the above, the lease rate proposed in the revised proposal has been considered.
(d).	The KPT has filed a separate proposal for revision of lease rent of Kandla lands. The KPT may, therefore, indicate the estimate of licence fee based on the proposal filed by it for revision of lease rent of Kandla lands supported with detailed computation. Also, give the reference of the proposed rate considered in the estimation of license fee.	Please refer the reply above.
(E).	<u>Revenue Requirement and proposed tariff:</u>	
(i).	The KPT to furnish the workings relating to arriving at the proposed Scale of Rates, from the estimated revenue requirement, in the soft form, for our perusal.	The Excel Spreadsheet with calculation for tariffs is sent by e-mail.
(ii). (a).	The KPT is stated to have relied upon the traffic study i.e. cargo mix carried out for the Container terminal at Tuna Tekra, to arrive at its proposed Scale of Rates. In this connection, the KPT to confirm whether the container traffic profile/ cargo mix considered in the past for the Tuna Tekra project, would be representative enough for the proposed project of KPT.	Cargo mix in terms of loaded vs. empty, foreign vs. coastal and share of rail borne cargo has been followed based on the past traffic data of 11 th and 12 th Berths itself. However, the mix of normal, hazardous, reefer and ODC containers has been followed based on the data available in the study of Container Terminal at Tuna Tekra. Though the same may not be similar to what is expected in the proposed project, in view of non-availability of such data in case of container terminal of 11 th and 12 th berth, the data for Tuna Tekra proposal has been relied upon.
(b).	The KPT to clarify the reasons for not considering the container traffic profile handled by the BOT operator viz. ABGKCTL who were operating at this container terminal until the KPT took over the operation from them.	As mentioned in above reply, the traffic profile in terms of loaded vs. empty, foreign vs. coastal and share of rail borne cargo has been followed based on the past traffic data of 11 th and 12 th Berths operated by ABGKCTL.
(iii).	The correction factor of 69% arrived by the KPT based on the comparison of the handling charges at Tuna Tekra has been applied to arrive at the Scale of Rates relating to the apportioned handling income but also to derive the storage charges and miscellaneous charges. In this regard, the KPT to clarify as to how the correction factor arrived based on the handling income can be applied to derive the storage charges and miscellaneous charges from their respective apportioned revenue requirement.	Storage charges and miscellaneous charges may be derived based on the correction factor separately worked out for the purpose of these services. However, the same is not possible due to non availability of data of volume of containers for storage services and miscellaneous services. Storage services would range from huge number of days intervals and for various types of containers i.e. ICD, CFS, Export, Import, etc. Moreover, miscellaneous services would also be of very diverse nature which may include various units of charging these services like power consumption, document numbers, number of containers, hatch cover numbers, etc. Hence, it is not possible to estimates these activities of miscellaneous services as well as the pattern of storage services. So, in view of this, due to small impact on overall revenue requirement, the correction factor of handling charges has been applied for storage and miscellaneous services also.
(F).	<u>Performance Standards:</u>	
	The KPT to propose conditionalities governing the prescription of Performance Standards.	Conditionalities of Performance Standards would be incorporated in the Concession Agreement for the project based on the Appendix 16 of the Model Concession Agreement (MCA) which defines the modalities and conditionalities regarding this. Moreover, in case of proposal for Container Terminal at Tuna Tekra also, the Performance Standards have been approved without conditionalities which are to be followed as per the Concession Agreement to be framed based on MCA.

12. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.1.(iii) above, KPT vide its letter dated 19 November 2014 has furnished its comments on the comments of M/s.ULAIPL.

13. Subsequently, the KPT undercover of its letter dated 15 November 2014 has submitted further revised tariff proposal (referred as “second revised proposal”) and proposed Scale of Rates. The main modifications made by the KPT in the second revised proposal dated 15 November 2014 are given below:

(i) **Physical features:**

(a) The dimension of the Berth Nos.11 and 12 has been interchanged as given below:

Component	Original proposal dated 26.8.2014 and first revised proposal dated 4.10.2014	Second revised proposal dated 15.11.2014
	Dimension	
11 th Berth	264m*55.65m	281m*54.6m
12 th Berth	281m*54.6m	264m*55.65m

(b) The KPT has elaborated that as far as Railway siding for handling ICD containers is concerned, existing railway sidings available behind the backup area of 11th and 12th Berth shall be dedicated by the Port for the Project. Along this siding, a developed land area of 3.2 Ha (i.e. 800 m x 40 m) shall be provided to the Concessionaire for pre-stacking of ICD container for loading/unloading to/from the rakes. This area is apart from the 15 Ha of container stack yard considered behind the 11th and 12th Berths. Moreover, the total area of the berths is 3 Ha. Hence, the total land area would be 21.2 Ha.

(ii) There is no change in optimal capacity, capital cost of project and the equipment profile for the proposed project.

(iii) As regards operating cost, the KPT has made the following main modifications:

(a) The unit rate of power is updated to ₹9.49/ unit as against ₹8.46/ unit considered in the first revised proposal.

(b) For estimating the repairs and maintenance cost on equipment apart from estimating it at 2% on the Equipment cost, the KPT has also considered repairs and maintenance on 2% of ₹74.35 crores being the difference in the gross value (replacement value) of equipment to be handed over by KPT and fair value of assets considered in the capex as assessed by the Consultant. The details furnished by KPT in this regard is as below:

Particulars	₹ in crores	₹ in crores	Remarks
Replacement Cost of the Assets to be handed over	₹217.98	₹207.60	Considering Replacement Cost of Mechanical Works based on Mukesh Shah's Report for ABG Assets and RTGCs, RS, TTs based on Tuna Tekra Proposal – Feasibility Report prepared by Zebec Marine Consultants, Mumbai. Replacement cost is as on 2013. Hence, 5% general WPI escalation is given.
Net Value (Fair value of asset)	143.63	--	
Difference	74.35	--	

(c) The repairs and maintenance cost and depreciation on IT is captured separately at 2% and 16.21% of capex cost of IT as against the earlier approach where it was merged with mechanical equipment cost for estimating these two cost items.

(d) License fee on water area estimated earlier is now excluded.

(e) Accordingly, the operating cost estimated by KPT in the second revised proposal is as given below:

Sl. No.	Particulars	Value	Per Qty	Quantity	INR/ Unit	₹ in crores
1.	Power and Fuel Cost:					
(a).	Power	8	Kwh/ TEU	4800000	9.49	4.56
(b).	Fuel	4	Ltrs/ TEU	2400000	63.15	15.16
2.	Repairs and Maintenance					
(a).	Civil Works	1%	of gross	₹75.71		0.76

			block	crores		
(b).	Mechanical & Electrical Works	2%	of gross block	₹308.15 crores *		6.16
(c).	IT	2%	of gross block	₹5.63 crores		0.11
3.	Insurance	1%	of gross block	₹315.14 crores		3.15
4.	Depreciation					
(a).	Civil Works	3.34%	of gross block	₹75.71 crores		2.53
(b).	Mechanical & Electrical Works	10.34 %	of gross block	₹233.80 crores		24.18
(c).	IT	16.21 %	of gross block	₹5.63 crores		0.91
5.	License Fee					
	Land Area		Sq.m.	212034	350.16	7.42
6.	Other Expenses	10.0%	of gross block	₹315.14 crores		31.51
	TOTAL Operating Cost					96.45

[* ₹308.15 crores includes ₹74.35 crores being the difference in replacement cost of asset and fair asset value of equipments to be handed over by KPT as assessed by the Consultant.]

- (iv) The revised ARR estimated by KPT is as given below:

Particulars	₹ in crores
Operating Cost	96.45
Return on Capital Employed (16% of ₹315.14 crores)	50.42
Total Annual Revenue Requirement	146.87

- (v) The revised ARR is apportioned to three activities as given below:

Particulars		₹ in crores
Container Handling Revenue	90%	132.19
Container Storage Revenue	7%	10.28
Miscellaneous Services	3%	4.41
Total	100%	146.88 *

[* The KPT has shown total as ₹132.19 crores which is arithmetically not correct and hence corrected.]

- (vi) The KPT has furnished detailed draft Scale of Rates for different services related to container handling along with its further revised proposal. As an example for reference, the comparison between the handling charges for the normal container proposed in the draft SOR of the first revised proposal dated 4 October 2014 and second revised proposal dated 15 November 2014 is given below:

Sl. No.	Description	Revised proposal dated 4 October 2014				Further revised proposal dated 15 November 2014			
		Rate per TEU (in ₹)				Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	2718.35	2195.59	1631.02	1317.36	2757.22	2226.99	1654.34	1336.19
2.	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1359.18	1359.18	1359.18	1359.18	1378.61	1378.61	1378.61	1378.61
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	418.21	418.21	418.21	418.21	424.19	424.19	424.19	424.19

- (vii) The Performance Standard in respect of Gross Berth Output is reduced from 25 to 20 moves/ crane/ hour. The Performance Standards furnished by KPT in the second revised proposal are as follows:

	Performance Standards	Value/Units
1.	Gross Berth Output	20 Moves/ Crane/hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 days
	Export	4 days
3.	Turnaround Time for receipt/ delivery operation	
	Trailer of Containers (Single Operation)	2 hours
	Trailer of Containers (Double Operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single Operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double Operation)	12 hours

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

15. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Kandla Port Trust (KPT) is to fix reference tariff for Operation and Maintenance of Berth Nos.11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on Public Private Partnership (PPP) mode on 'As is where is' basis for a concession period of 30 years under Public Private Partnership (PPP) mode.
- (ii) Before proceeding ahead with the analysis of this case, it is relevant to state that the current proposal filed by the KPT is for fixation of Reference Tariff of a Container Terminal at berth nos.11 and 12 which has been reportedly taken over by the KPT from the then operator ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL) on 27 September 2013 in pursuance to the Order of Hon'ble High Court of Gujarat, Ahmedabad dated 16.08.2013 permitting the KPT to take over the possession of the terminal/ license premises from ABGKCTL subject to fulfillment of financial obligation. The KPT has reported to have complied with the direction of the Hon'ble High Court and has taken over the Container Terminal from the then BOT operator ABG Kandla Container Terminal Limited. The port after taking over the berth nos.11 and 12 proposes to rebid the project for a period of 30 years on BOT basis under PPP mode. It is in this context, the port has sought reference tariff under the applicable guidelines of 2013. This Authority has nothing to do with reference to pending arbitration process reported by the KPT on the matter of dispute between the ABGKCTL and KPT arising out of the License Agreement dated 23 June 2006 mainly relating to terminal dues. Since the proposal filed by the KPT seeks reference tariff under 2013 guidelines, this Authority under the statute is mandated to determine and notify the reference tariff for the proposed project. This Authority, therefore, decides to proceed ahead on the proposal filed by the KPT for fixation of reference tariff for Container Terminal at Berth Nos.11 and 12 on 'As is where is' basis filed under the Revised Guidelines of 2013 issued by the Ministry of Shipping.
- (iii) Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. The KPT has clarified that the project involves operation and maintenance of already constructed terminal with some up gradation in the facilities. The KPT has emphatically stated that this project is neither comparable to Tuna Tekra Container Terminal at its own port nor is it comparable to the Container Terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). The KPT has submitted that upfront tariff approved by this Authority for Container Terminal at the JNPT, Container Terminal at Chennai Port Trust and Container handling at Tuna Tekra at Kandla Port Trust are for capacity range of 2-4 million TEUs and Project Cost ranging from ₹2000 crores to ₹6000 crores. Whereas, Container Terminal of Berth Nos.11 and 12 is proposed to be operated and maintained with minimal development of support infrastructure. Moreover, it does not involve berth construction also. Citing that upfront tariff already approved by this Authority for Tuna Tekra do not represent the proposed project, the KPT has proposed fixation of Reference Tariff under 2013 guidelines following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013.
- (iv) The final revised proposal filed by the KPT vide its email dated 15 November 2014 along with the information/ clarification furnished by KPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.

The KPT has stated that there is deviation in its proposal from the norms prescribed in 2008 guidelines with reference to optimal capacity calculation and on equipment profile which is discussed in the following paragraphs.

(v) Optimal Terminal Capacity:

The guidelines for upfront tariff setting prescribe the methodology for determination of optimal capacity of a Container Terminal. The KPT has in its original proposal as well as first revised proposal dated 4 October 2014, maintained its stand that the methodology for assessing the optimal capacity following the norms prescribed in the guidelines has not been followed by the KPT as the optimal capacity of berth has already been designated as 0.6 Million TEUs. It is well admitted that while fixing the tariff of the then ABGKCTL the capacity of the Container Terminal was considered by this Authority at 6 lakh TEUs as assessed by the KPT from the year 2009-10 onwards as brought out in para 14(v)(c)(xi) in the Order No.TAMP/40/2010-ABGKCTL dated 11 October 2011 when the tariff was revised following 2005 tariff guidelines. It is relevant here to state that the capacity of 6 lakh TEUs considered in the tariff fixed for ABGKCTL is under 2005 guidelines. The said capacity is considered only to the limited extent of determining the capacity utilisation for deciding the quantum of admissible return on the capital employed under 2005 guidelines. The tariff guidelines of 2008 prescribes norms for assessing the capacity of the Container Terminal, and the tariff is to be determined with reference to the optimal capacity. Hence, the optimal quay capacity needs to be assessed following the norms prescribed in the 2008 guidelines in the instant case. On our insistence, the KPT has in its revised proposal assessed the optimal quay at 6,37,728 TEUs but for computation of tariff it has maintained the optimal capacity at 6,00,000 TEUs as the designated capacity. The assessment of optimal capacity is discussed hereunder:

(a) Optimal Quay Capacity:

- (i) The guidelines of 2008 stipulate one quay crane for berth length of 100 metres which is to be rounded off. The aggregate length of berth nos.11 and 12 of the proposed project is 545 mtrs. The KPT has considered 4 existing quay cranes of ABGKCTL taken over by the KPT and proposed to be handed over to the BOT operator for berth length of 545 metres as against 5 Quay Cranes required as per the norms prescribed in the guidelines. The KPT has clarified that 4 quay cranes proposed by it is based on the opinion expressed by RFQ applicants and with the intention to keep the investment at the minimum level. In view of the clarification furnished by the port and recognising that none of the users/ bidders have raised any objection, the deviation from the normative level of quay crane is accepted by this Authority for reasons which are further elaborated in the subsequent paragraphs.
- (ii) The productivity norms of the quay crane prescribed in the 2008 guidelines is 25 moves/hour/crane. As against the prescribed norm, the KPT has considered the productivity of 20 moves/ hour/ crane. The port has attempted to justify the reduced productivity norm assumed in the optimal quay capacity calculation is because existing old cranes to be handed over to the operator were lying idle for around one year. Further, some of the quay cranes are with lower capacity (i.e. less than that required for handling Panamax vessel). Even one of the prospective bidders, the ULAIPL has stated that it is not possible to achieve the productivity norm of 25 moves/ hour/ quay crane with old equipment. In the absence of any specific norms available in the 2008 guidelines for old quay cranes or for lower capacity quay cranes to be deployed for container handling operations and recognising the performance standard are also proposed at 20 moves/ hour /crane, it is not unreasonable to rely and go ahead based on the judgment of the port. That being so, the productivity norm of 20 moves/hour/crane as considered by the KPT is factored in the computation of optimal quay capacity. Clause 3.2 of the guidelines of February 2008 permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification furnished by the concerned port trust, keeping in view the port specific conditions.
- (iii) Applying the above parameter, TEU to boxes ratio, the number of working days in a year as per the norms and the formula prescribed in the guidelines, the optimal quay capacity works out to 6,37,728 TEUs per annum for the proposed container terminal as also assessed by the KPT.
- (iv) Though the KPT has assessed the optimal quay capacity at 6,37,728 TEUs, it has moderated the optimal quay capacity of the container terminal at 6,00,000 TEUs to match with the capacity of the container terminal assessed in the past. Since the proposal of KPT is being considered under 2008 guidelines, the optimal quay capacity is considered at 6,37,728 TEUs as assessed in the computation.

(b) Optimal Yard Capacity:

The KPT has not assessed the Optimal Yard Capacity. In fact, taking the optimal capacity of the terminal at 0.6 million TEUs and the norms for other parameters (except the area), the KPT applying the formula prescribed in the guidelines has done backward working and arrived at the container yard area to be allotted for the proposed project at 12.85 hectares which is then rounded off to 15 hectares. In our analysis, the optimal yard capacity is derived following the norms prescribed in the guidelines as discussed hereunder:

(i) Ground slots:

A total area of 21.2 hectares of land is proposed to be provided by the KPT for Container terminal development. Of this, 3.2 hectares of land is earmarked for development of land alongside the rail line and 3 hectares of area is at berths. Of the balance 15 hectares of land, 12.85 hectares of land is envisaged for the container stacking and remaining 2.15 hectares of area is to provide other supporting and auxiliary facilities at the container stack yard. In the container terminal at the NMPT also it is seen that out of 10.6 hectares proposed to be allotted, 2.25 hectares was for back area of berth, 2 hectares for providing auxiliary facilities like roads, parking lot for trailers and remaining 6.35 hectares was earmarked for container stack yard. At the V.O. Chidambaranar Port Trust also, out of total 10 hectares of land proposed to be allotted, 7.425 hectares was considered for container stack yard and remaining was earmarked for auxiliary facilities. Thus, based on the clarification furnished by the KPT, the ground slots for stacking containers is computed for 12.85 hectare of area as done by the KPT.

The upfront tariff guidelines prescribe the norm for ground slots at 720 TEUs per hectare. The KPT has considered ground slots of 285 TEUs per hectare following the position considered in the case of JNPT for determination of the yard capacity for its standard container terminal decided by this Authority vide its Order dated 25 February 2009.

The KPT was requested to modify the ground slots at 360 TEUs/hectare as considered in the upfront tariff for Container Terminals determined in the Orders subsequent to the JNPT case i.e. Container Terminal at New Mangalore Port Trust passed by this Authority vide Order dated 30 December 2009, Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT) in the Order dated 3 March 2010, etc.

In this context, the KPT has reiterated that 285 TEUs per hectare considered by it is based on upfront tariff Order approved for Container Terminal at JNPT and the same has been followed in case of Tuna Tekra Container Terminal.

It is relevant here to state that in the case of upfront tariff determined for the container terminal at JNPT, though the ground slot was 285 TEUs per hectare was shown in the calculation, it did not influence the result substantially as the optimal quay capacity remained as the limiting factor in that case. In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) passed by this Authority vide its Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered based on the analysis done by the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The logic put forth by the NMPT was that 360 TEUs can be safely accommodated per hectare which was accepted by this Authority. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered while fixing upfront tariff subsequently for the Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT) in the Order dated 3 March 2010. That being so, it is not appropriate to consider the ground slots at 285 TEUs per hectare. Therefore, ground slots of 360 TEUs per hectare is considered in the instant case also as against 285 TEUs per hectare considered by the KPT.

As regards the reference drawn to the Container terminal of Tuna Tekra at the KPT, it is relevant to mention that reference tariff fixed for Container Terminal at Tuna Tekra approved by this Authority vide Order No.TAMP/43/2010-KPT dated 4 October 2010 was adoption of the upfront tariff approved for the container terminal for JNPT in the Order dated 25 February 2009 as then proposed by the KPT. The case of Tuna Tekra did not involve computation of optimal capacity ab initio and hence reference drawn by the KPT to the ground slots of 285 TEUs/ hectare in Tuna Tekra case is not found to be relevant here.

(ii) Average Stack Height:

The upfront tariff guidelines specify average stack height of 2.5 which is considered by the KPT.

- (iii) Average dwell time:
The upfront tariff guidelines specify average dwell time for export container at 4 days and for import container at 2 days which is considered by the NMPT. The KPT has considered average dwell time of 3 days assuming the share of import and export container to be equal. The said parameter assumed by the KPT is relied upon.
- (iv) The yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines and parameters as considered by KPT subject to modification in the parameters with reference to ground slot works out to 7,57,656 TEUs. As stated earlier, the assessed optimal quay capacity is 6,37,728 TEUs. As per Clause 3 of the guidelines of February 2008, the optimal capacity of the terminal is the lower of the optimum quay and stack yard capacities. The optimal capacity of the container terminal is, therefore, pegged at 6,37,728 TEUs being the lower of the optimal quay and yard capacities.
- (vi) **Capital cost:**
The total capital cost of the container terminal estimated by KPT is ₹315.14 crores as explained below:
- (a) **Civil Works:**
The estimated civil cost for container handling facilities includes the estimates for back up area development, water supply and development of land area along the rail siding. The port was asked to furnish documentary proof to support the estimates. Instead, the port has furnished analysis of unit rate adopted for estimating civil cost and has confirmed that the unit rate adopted for estimating civil cost is based on prevailing market rate pertaining to the year 2014. The guidelines stipulates that the civil cost will be as estimated by the concerned port trust. The estimates of civil cost as estimated by the KPT are relied upon in this exercise.
- (b) **Mechanical equipment:**
(i) The capital cost estimated by the KPT for mechanical equipment is ₹212.55 crores. This comprises of ₹143.63 crores as upfront payable by the successful BOT operator to the KPT for equipment to be handed over by the KPT, ₹20.79 crores towards repairs of the existing equipment and ₹48.13 crores towards cost of equipment to be deployed by the BOT operator, for Installation of Electrical sub-station, Firefighting, and Electrical and illumination systems.
As brought out earlier, the proposed project of the KPT seeks reference tariff under 2013 guidelines for rebidding of the existing Container Terminal which was being operated by ABGKCTL and has been taken over by the KPT in pursuance of the directions of the Hon'ble High Court. The proposed project of KPT, therefore, envisaged a few existing container handling equipment to be handed over by the KPT to the successful BOT operator of the project and deployment of few additional equipment by the successful BOT operator. It is relevant here to mention that one of the projects of the CHPT for deployment of fleet of handling equipment at Chennai Port Trust under PPP mode, envisaged ELL cranes and the Floating crane owned by the port to be handed over to the operator at the book value of the respective asset and other handling equipment to be deployed by the operator. This Authority had approved reference tariff based on the proposal of the CHPT.
In the instant case also, in view of the peculiarity of the project, the proposal of KPT involving deployment of a few container handling equipment to be handed over by the KPT to the successful BOT operator of the project in combination with few additional equipment to be procured by the BOT operator is accepted.
As brought out earlier, the table showing the normative level of equipment as per 2008 guidelines, number of equipments proposed by the KPT and deviations from the norms prescribed in the 2008 guidelines is reproduced hereunder for ease of reference:

Equipment	2008 Norms	Requirement as per 2008 norms	Proposed by KPT	Existing Equipments with the port to be handed over	Additional number of equipments to be procured by the BOT operator
Quay Gantry Crane (QGC)	1 for 100m berth length	5 For 545 mtrs	4	4	Nil
RMGC	1 for handling	1	0	Nil	Nil

Equipment	2008 Norms	Requirement as per 2008 norms	Proposed by KPT	Existing Equipments with the port to be handed over	Additional number of equipments to be procured by the BOT operator
	6 rakes/day				
RTGC	3 for each quay gantry crane	15 For 5 QCs.	8	4	4
Reach Stacker/ Top lift truck	1 for 9 RTG	2	3	3	Nil
Tractor Trailers	6 for each QGC	30	24	15	9

- (ii) As stated earlier, for the berth length of 545 mtrs., as per the norms prescribed in the guidelines 5 quay cranes are required to be deployed. As against that the KPT has envisaged deployment of four existing quay crane of the KPT to be handed over by the port to the successful BOT operator. It is notable that if the norm of 5 quay cranes prescribed in the guidelines is considered, the optimal quay capacity would be around 0.8 million TEUs reckoning with the productivity rate of 20 moves/ hour for reasons stated earlier (i.e. 20 moves/hour x 365 days x 24 hours x 5 RMQCs x 70% x 1.3=779,160 TEUs) as against the optimal yard capacity assessed at 7,57,656 lakh TEUs per annum. The port has admitted that there is deviation in equipment profile proposed to be deployed. The equipment requirement for the project has been reportedly determined based on opinions expressed by RFQ applicants in the pre-application conference. Moreover, the KPT has stated that Container Terminal of Berth Nos.11 and 12 is proposed to be operated and maintained with minimum level of investment.

Since the proposal of the port to restrict the number of quay cranes to four numbers and consequent complementing equipment is with the intention of not unduly burdening the tariff with cost of idle investments and is reportedly based on the opinions expressed by prospective bidders, the deviation in the number of quay cranes proposed by the KPT is accepted in view of clause 3.2. of 2008 guidelines.

While this position is accepted for the reasons cited by the port, this Authority makes it abundantly clear that this deviation is being accepted in view of the peculiarity of the project envisaged by the KPT. The KPT should ensure and make it clear in the bid document as well as in the Concession Agreement as proposed by itself that the reference tariff approved by this Authority for berth nos.11 and 12 is applicable for deployment of 4 numbers of quay cranes. It is for the KPT to ensure that the Container Terminal operator deploys 4 nos. of quay cranes as envisaged by the KPT for the project. If the BOT operator anytime during the project deploys more than 4 quay cranes then the reference tariff approved by this Authority in the current exercise will require to be reviewed as proposed by the KPT to the limited extent of updating the optimal quay capacity for additional quay crane deployed and to moderate the reference tariff. The KPT being the licensor port as well as the BOT operator should bring out to the notice of this Authority in the event of deviation in the deployment of quay crane by the BOT operator from the level assumed in the tariff computation.

- (iii) As regards RTGCs, as per norms prescribed in the guidelines for 5 quay cranes, the number of RTGCs as per norms will come to 15 (norm is 3 RTGCs for 1 quay crane). However, considering 4 number of quay cranes proposed to be deployed by the KPT in the current proposal, the number of RTGCs applying the norms prescribed in the guidelines comes to 12 nos.

As against the above, the KPT has proposed deployment of total 8 RTGCs (i.e. 4 existing RTGCs of the KPT to be handed over and 4 to be procured by the BOT operator). The deviation in the number of RTGCs at 8 nos. as against normative level of 12 nos. is reportedly based on opinions expressed by RFQ applicants in the pre-application conference, and to rationalize the cost of investment to make the

project viable. In view of the above clarification furnished by the KPT and recognising that none of the users/ bidders have raised any pointed objection on the number of RTGCs proposed by the KPT, the deviation from the normative level of RTGCs proposed by the KPT is accepted in view of clause 3.2. of the guidelines of February 2008.

- (iv) The 2008 guidelines prescribes norm of 1 number RMQC for handling 6 rakes/ day and 1 reach stacker for 9 rakes. Though the KPT has proposed tariff for handling ICD containers by rail, it has not proposed any RMQC for the proposed facility. When sought to explain the reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines in respect of the number of equipments proposed to be deployed, the KPT has clarified that for handling ICD containers, Reach Stackers are proposed to be used, instead of RMGC. Hence, the port has not proposed RMQC. The number of reach stacker proposed by KPT is 3 numbers instead of 2 numbers required for its project as per the norms.

It is relevant to state that at the joint hearing, the KPT has clarified that three reach stackers are proposed to be deployed of which two will be used at container yard and one for handling ICD container. However, while furnishing the reply to our queries, the KPT has stated that four reach stackers are proposed for deployment of which 2 numbers will be used for handling ICD container and 2 numbers at the container yard. The KPT has clarified that one of the four reach stackers to be handed over is in poor and dismantled condition. It is seen that in the entire proposal the KPT has maintained the number of reach stackers at 3 numbers except while furnishing reply to the queries. The KPT has, however, not modified its proposal to reflect the fourth reach stacker. As rightly stated by the KPT, it is seen from the valuation report that one of the four reach stackers to be handed over by the KPT is in obsolete condition. In our analysis, number of reach stacker is considered at three numbers as considered by the port.

In view of the clarification furnished by the port on non-inclusion of the RMGC in the estimation of container handling equipment cost and instead deployment of one additional reach stacker in place of RMGC to handle ICD container, and also recognising that none of the users/ bidders have raised any pointed objection on this, the deviation proposed by the port from the normative level of these equipment prescribed in the guidelines is accepted.

- (v) As per norms prescribed in the guidelines, for 5 quay cranes the number of Tractor Trailers (TTs) as per norms will come to 30 (norm is 6 per quay crane). Consequent to acceptance of the KPT proposal for deployment of 4 number of quay cranes, the number of TTs applying the norms prescribed in the guidelines comes to 24 nos. The KPT has proposed 24 TTs comprising of 15 existing TTs to be handed over by the KPT and 9 new TTs to be procured by the BOT operator. Since the total 24 numbers of TTs proposed to be deployed is as per the norms applicable for 4 quay cranes, the same is accepted.

- (vi) As stated earlier, the capex of mechanical equipment includes ₹143.63 crores towards cost of existing equipment to be handed over by the KPT to the BOT operator viz. 4 Quay cranes, 4 number of RTGCs, 3 nos. of reach stackers and 15 tractor trailers and ₹20.79 crores towards repairs of the existing equipment to be incurred by the BOT operator.

The KPT has engaged an approved valuer to assess the fair value of the assets to be handed over to the BOT operator and has also furnished a copy of the report of the approved valuer. The upfront amount of ₹143.63 crores payable by the BOT operator considered in the capital cost is reportedly the fair value of assets assessed by an approved valuer appointed by the KPT to assess the fair value of assets to be handed over by the KPT and is supported with a copy of the valuation report done by an approved valuer appointed by the KPT. It is seen that the valuation of the assets is as of 31 August 2013. When requested to furnish the written down value in respect of each of the above assets in the books of accounts of KPT, the KPT has clarified that assets which are proposed to be handed over to the operators are taken over from the then operator ABGKCTL and the same is not accounted in the books of account. It is not known under such circumstances, as to why the KPT being the Licensor Port has not been in a position to atleast furnish the requisite information based on the annual accounts of the ABGKCTL.

Recognising the fact that the upfront premium assessed at ₹143.63 crores being the fair value of assets to be handed over to the BOT operator is supported with the valuation report of the approved valuer and recognising that none of the users/prospective bidders have raised any pointed objection on this item of capex, the estimate of ₹143.63 crores included in the capital cost is fully relied upon and considered in the computation.

With reference to estimated capex relating to refurbishment/ repairs to the tune of ₹20.34 crores in respect of Quay Cranes, RTGCs, Reach Stackers, the KPT has furnished documentary support in form of offer from the vendor for refurbishment of the equipment hence the estimate of this is accepted. ₹0.45 crores estimated in the capex towards repairs of tractor trailer is, however, not supported with documentary support. Recognising that it is not a significant cost item in the total capex, the estimate furnished by the KPT is relied upon and considered.

- (vii) With reference to the capital cost of equipment to be procured viz., 4 nos. of RTGCs, 9 nos. of Tractor Trailers and for installation of Electrical sub-station, Fire Fighting and Electrical illumination, the KPT was requested to furnish documentary evidence in the form of quotations, etc. The KPT has, however, not furnished any documentary evidence in the support of the capital cost of these items. It has stated that the capital cost of equipments to be procured by the operator have been considered at the cost estimated in case of Tuna Tekra Container Terminal. The KPT agreed to submit quotations but no documentary evidence were submitted by the KPT till the finalisation of this case. One of the prospective bidders has pointed out that the capital cost of tractor trailer is ₹30 to ₹35 lakhs per unit whereas the KPT has under estimated this item at ₹22 lakhs per tractor trailer and hence should be re-assessed. When the KPT was specifically requested to examine this, the KPT has maintained its stand that it is based on a quotation received for another proposal of Container Terminal at Tuna Tekra and has not furnished any copy of documentary support to substantiate its estimate. Incidentally, the reference tariff approved for Tuna Tekra Container project in the adoption of the tariff fixed for JNPT project and not based on the project estimates of Tuna Tekra project. In this context, it is relevant to state that the tariff guidelines of 2008 gives an indicative unit cost of equipment wherein the capital cost of tractor trailer is ₹38 lakhs per unit. It is seen that capital cost of tractor trailer considered by this Authority in upfront tariff determined in the recent past i.e. dry port at Chennai Port Trust for multimodal logistics hub to be developed at Mappedu near Sriperumbudur approved in January 2013 is ₹37 lakhs for a trailer, and the unit rate tractor trailer is considered at ₹40 lakhs for Mega container Terminal in the upfront tariff approved by this Authority in March 2010. Based on the position obtained in the recent past, there appears to be merit in the point made by the ULAIPL. That being so, the capital cost of the TT is modified and considered. ₹37 lakhs as considered in the recent case of the CHPT. Apart from this, there has not been any objection on the capital cost of equipment estimated by the KPT. The KPT has confirmed that the estimation of capital cost is based on the prevailing market rates pertaining to the year 2014. In view of the above, the capital cost of the other equipment viz. RTGCs and capital cost for other ancillaries like installation of Electrical sub-station, Fire Fighting and Electrical illumination as estimated by the KPT are relied upon and considered in the reference tariff computation.

- (viii) With reference to the point made by the ULAIPL to include Written Down Value of rail siding in the project cost or alternatively consider the expenditure to be incurred by the successful bidder in terms of railway siding charges payable to KPT, the KPT has clarified that the rail siding would not be handed over to the Concessionaire. Hence, the same is not considered in the capital cost of the project. As far as the operating cost for using rail sidings is concerned, the same is proposed to be recovered by the KPT by levying the charges directly from the users or else the Concessionaire may collect the charge from the user and pay the same to KPT/ Railway Authority as may be applicable. This arrangement is workable as the KOPT collects the charges for supply of on-board labour on behalf of the Kolkata Dock Labour Board (KDLB) and remits the collected amount to the KDLB. Hence, the KPT has contended that there is no need to include the same in the operating expenses. The clarification furnished by the KPT is relied upon.

- (ix) With reference to the point made by the ULAIPL to capture the cost of replacing the new equipment to be purchased by the operator during the concession period assuming a certain inflation per annum, the KPT has rightly clarified that the upfront tariff guidelines of 2008 do not allow to consider the cost of replacing the assets during the project period in the reference tariff computation. The point made by the ULAIPL is beyond the scope of the tariff guidelines of 2008 and 2013. Under 2013/2008 guidelines, once reference tariff is fixed, there is no scope to reassess and consider replacement value of assets. The reference tariff fixed is applicable for the entire project period subject to annual indexation and performance linked tariff increase.
- (x) The revised container handling equipment cost subject to modification in the cost of TT as explained above works out to ₹213.90 crores as against ₹212.55 crores estimated by the KPT.
- (xi) IT System Cost and Other Cost
The capital cost for IT systems and other items are estimated at 2% and 10% respectively of the sum of the civil cost and container handling equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c) Based on the above analysis, the aggregate capital cost works out to ₹316.65 crores as against ₹315.14 crores estimated by the KPT.
- (d) The Return on Capital Employed at 16% on the modified capital cost for container handling service works out to ₹50.66 crores as against ₹50.42 crores estimated by the KPT.
- (vii) Operating Cost:
- (a) Consumption of power is considered as per the norms at 8 KWH per TEU. The unit cost of power considered by the KPT in the revised proposal is ₹ 9.49 per unit which is substantiated with detailed computation of unit rate of electricity based on the tariff schedule of power for the year 2014-15. The power cost estimated by the KPT is considered subject to modification with reference to the modified optimal capacity of the container terminal.
- (b) Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norms prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel considered by the KPT is ₹63.15 per litre. The unit cost of fuel is modified with reference to the rate prevailing at the time of the analysis of the case i.e. ₹58.11 per litre and is assessed for the modified optimal capacity of the terminal.
- (c) The norms stipulate the repairs and maintenance cost on mechanical and electrical equipment at 2% of the relevant cost of the assets. The KPT had earlier rightly estimated repairs and maintenance @ 2% on container handling equipment and IT cost in line with the guidelines. One of the prospective bidders the ULAIPL has pointed out that the capex captures WDV of assets taken over from the KPT and repairs and maintenance cost estimated by the KPT is on WDV of assets taken over from the KPT. Citing that the repairs and maintenance expenditure is expected to be much higher on old existing assets to be deployed under this project, it has requested to consider repairs and maintenance cost on the gross value of assets. In view of the above point raised by the ULAIPL, the KPT in its revised proposal has, apart from estimating the repairs and maintenance cost at 1% on capital cost of civil works and 2% on capital cost of mechanical equipment and IT in line with the norms prescribed in guidelines, has also estimated repairs and maintenance at 2% of ₹74.35 crores being the difference in the replacement value of equipment to be handed over by KPT as assessed by the Consultant and fair value of assets considered in the capex as upfront payable to KPT.
- It is relevant here to state that the repairs and maintenance cost estimated in the other upfront tariff cases is on the gross value of the assets. In the instant case as rightly pointed out by the KPT, the capex on the mechanical equipment to be taken over from the KPT is estimated at fair asset value (net value) by the KPT. Hence, the point made by the ULAIPL to consider repairs and maintenance on the replacement value of assets which has also been reckoned with by the KPT merits consideration. As stated earlier, the KPT has furnished a copy of the report of approved valuer who has assessed the replacement value of the equipment to be handed over by the KPT at ₹207.60 crores as against fair asset value of the same at ₹143.63 crores considered in the capital cost towards the upfront payable by the BOT operator. Citing that the report of the valuer pertains to the year 2013, the KPT has applied 5% escalation and arrived at the replacement value of mechanical equipment at ₹217.98 crores as tabulated hereunder:

Particulars	₹ in crores	₹ in crores	Remarks
Replacement Cost of the Assets to be handed over by KPT to the BOT operator	₹217.98	₹207.60	Considering Replacement Cost of Mechanical Works based on approved valuer's report for ABGKCTL Assets to be handed over by the KPT to the BOT operator. The report of the approved valuer indicates the Replacement cost of equipment as on 2013. Hence, 5% general WPI escalation is given.
Net Value (Fair value of asset) to be handed over by KPT as considered in the estimate of capital cost	143.63		
Difference	74.35		

The approach adopted by the KPT of updating the replacement value of assets to the year 2014 applying 5% escalation appears to be reasonable and logical and hence is accepted. That being so, the repairs and maintenance cost estimated on the differential ₹74.35 crores being the difference in the replacement value of equipment to be handed over by KPT and fair value of assets considered in the capex as assessed by the Consultant is allowed in view of the extraordinary position of this project brought out by the KPT.

- (d) As per the norms, the insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 10% of the gross value of fixed assets (for terminals having capacity more than 0.5 million TEUs) as per the norms prescribed in the guidelines.

- (e) Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. The KPT had earlier computed depreciation @ 3.34% on civil cost, 10.34% on container handling equipment as per the rates prescribed in the Companies Act 1956 under the SLM for the relevant group of assets. Subsequently on being pointed out, the KPT has stated that the depreciation is recomputed in line with the Companies Act 2013 considering the life span of the assets. However, on perusing the depreciation computation it seen that the KPT has not made any modification in the depreciation computation.

The provisions as per the Companies Act, 2013 (ref Schedule II of section 123) suggest that the useful life of civil works (others) to be considered as 30 years and for IT (server and networks) as 6 years. This translates depreciation rate of 3.34% per annum for civil works (3.34% considered by KPT), 16.67% on IT (16.21% considered by the KPT in the revised computation). Depreciation is modified in line with the depreciation rate applicable as per the life norms prescribed in the Companies Act, 2013. Depreciation on mechanical equipment is considered at @ 10% in the reference tariff determined in the other Major Port Trusts following the depreciation rate applicable as per the Companies Act 2013. That being so, the same is followed in the instant case also.

While calculating depreciation, the other assets are duly taken proportionately under civil and equipment cost and depreciated. This is found to be in line with the approach followed in the other upfront tariff cases and hence is accepted.

- (f) Lease rental is estimated for a total area of 2,12,034 sq. mtrs. of land (i.e. 21.20 hectares) to be handed over by the KPT to the BOT operator.

The guidelines stipulate the lease rental to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. The port has clarified that the License Fee for Kandla lands as per the SOR for land within dock area is ₹180.60 / square meter per annum as on January 2009 and with the applicable escalation till 2014, the rate comes to ₹199.40/Sqm/Annum.

In the revised proposal, the KPT has considered unit rate of lease rent at ₹350.16 per square metre per annum for the land within the docks i.e. Category 'E' based on the proposal filed by the KPT for fixation of lease rent for Kandla lands. The proposal of the KPT for revision of lease rent has already been approved by this Authority in a separate Order. The revised lease rent adopted by the KPT is found to be in line with the unit rate approved by this Authority and hence is accepted.

- (g) The total operating cost based on the above analysis works out to ₹95.98 crores as against ₹96.45 crores estimated by the KPT.

- (viii) The cost statement for fixing reference tariff cap for container terminal at berth nos.11 and 12 in line with the above analysis is attached as **Annex - I**.

- (a) The total Annual Revenue Requirement (ARR) for the container handling activity works out to ₹146.64 crores which is an aggregate of 16% Return on a capital employed (ROCE) at ₹50.66 crores and operating cost at ₹95.98 crores as against ARR of ₹146.87 crores estimated by the KPT comprising of ROCE at ₹50.42 crores and operating cost at ₹96.45 crores.
- (b) The guidelines require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 7% towards storage charge and 3% towards miscellaneous charge. The KPT has envisaged apportionment of the ARR as per the norms prescribed in the guidelines. In view of modified ARR and following the norms for apportionment of ARR, ₹131.98 crores lakhs is to be realised from container handling charges, ₹10.27 crores from storage charge and ₹4.40 crores from miscellaneous charges to meet the total revenue requirement of ₹146.64 crores.
- (ix) (a) The guidelines do not prescribe any specific methodology for deriving unit rates in the Scale of Rates for different services from the revenue requirement. The container handling charges include tariff items for various services and further the rates differ based on the type and size of containers. The Scale of Rates for reference tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement. The same approach was adopted while setting upfront tariff for container handling at New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).
- (b) In the current proposal, the container volumes estimated for various services in traffic study undertaken in Feasibility Report for Container Terminal at Tuna Tekra is taken as the base by the KPT. To arrive at the reference tariff for container terminal at Berth Nos.11 and 12, the KPT has arrived at the percentage of the correction factor. This is done by estimating the revenue from cargo handling activity at the reference tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 4 October 2013 for Container Terminal at Tuna Tekra for the container traffic profile as per traffic study undertaken for Container Terminal at Tuna Tekra at the KPT. The revenue so arrived at ₹180.02 crores is compared with the ARR estimated from the container handling activity of the current project at ₹132.19 crores and a percentage of correction factor is derived by the KPT at 73.43% (i.e. ₹132.19 crores/ ₹180.02 crores). The said percentage correction factor is applied to the reference tariff approved for the Container terminal at Tuna Tekra to arrive at the proposed reference tariff for Container handling charges for berth nos.11 and 12. When the KPT was requested to confirm whether the container traffic profile considered in the past for the Tuna Tekra project, would be representative enough for the proposed project of KPT, the KPT has clarified that cargo mix in terms of loaded vs. empty, foreign vs. coastal and share of rail borne cargo has been followed based on the past traffic data of 11th and 12th Berths itself and the mix of normal, hazardous, reefer and ODC containers has been followed based on the data available in the study of Container Terminal at Tuna Tekra. The container traffic mix assumed by the KPT to arrive at the proposed tariff is relied upon in this exercise. The approach followed by the KPT is found to be in line with the approach followed in the upfront tariff for container terminals at other major ports like NMPT, VOCPT, JNPT, etc., which has been accepted by this Authority. The container mix as adopted by the KPT and the approach adopted by the KPT are relied upon for arriving at the reference tariff for container handling charges subject to considering the modified ARR of ₹131.98 crores from container handling activity as against ₹132.19 crores estimated by the KPT and the modified optimal capacity assessed at 6,37,728 TEUs instead of 6,00,000 TEUs considered by the KPT. Accordingly, the percentage of the correction factor to be applied on reference tariff approved for container terminal at Tuna Tekra comes to 68.98% instead of 73.43% computed by the KPT (i.e. ₹131.98 crores / ₹191.34 crores = 68.98%).

The port has furnished detailed computation of tariff arrived to meet the ARR estimated from the container handling charge which constitutes 90% of the ARR. The port has, however, not furnished any such working for storage charge and miscellaneous charges to show that proposed rate for storage charge and miscellaneous charges will meet the estimated revenue requirement from this activity. The same percentage of correction factor of 73.43% arrived by the KPT for container handling charges has been applied to arrive at the proposed storage charges and miscellaneous charges constituting of services for reefer monitoring, shifting containers and restow related services i.e. hatch cover opening and replacing. When sought justification from the KPT for applying the correction factor arrived based on the handling income to derive the storage charges and miscellaneous charge, the KPT has clarified that

detailed computation for storage charges and miscellaneous charges is not possible due to non-availability of data of volume of containers for storage services and miscellaneous services. Storage services would range from huge number of days intervals and for various types of containers i.e. ICD, CFS, Export, Import, etc. Moreover, miscellaneous services would also be of very diverse nature which may include various units of charging these services like power consumption, document numbers, number of containers, hatch cover numbers, etc. Hence, the KPT has stated it is not possible to estimate such detailed working for these activities of miscellaneous services as well as for storage services. In view of this, and citing that the impact on overall revenue requirement is small, the KPT has justified the application of correction factor of handling charges for storage and miscellaneous services also.

In view of the difficulty expressed by the KPT, this Authority proceeds based on the approach adopted by the KPT of applying the correction factor derived for container handling charge for storage charge and miscellaneous services also subject to applying the modified correction factor arrived by us. It is seen that the free period and the slabs proposed for storage charge are adopted by the KPT from the Reference tariff approved by this Authority for Container Terminal at Tuna Tekra. None of the users/ prospective bidders have raised any objection in this regard and hence storage slabs is accepted as proposed by the KPT. It is observed that the storage charge prescribed at Schedule 3.2. in the reference tariff approved for the container terminal at Tuna Tekra at Sl. No.4 for Non ICD/ CFS Export – Empty for the slab 19-22 days contains a typographical error where the rate is prescribed at ₹33,273.59 per box instead of ₹3273.59 per box for container above 40' length. While prescribing the storage charge in the reference tariff schedule for the current project, the correction factor is applied on the correct rate of ₹3273.59 per box instead of applying on ₹33,273.59 per box as done by the KPT.

A detailed computation of tariff for handling charge as furnished by the KPT is attached as **Annex - II**. A detailed computation of tariff for handling charge modified in view of the above analysis which also shows the revenue computation at the approved tariff matching with the estimated ARR of ₹ 131.98 crores from handling charge is attached as **Annex - III**. These Annexures also indicate the tariff computation of storage and miscellaneous services arrived by applying the percentage correction factor determined for handling charge in line with the approach adopted by the KPT.

- (x) All the definitions, general terms and conditions and conditionalities governing the tariff proposed by the KPT are found to be as per the reference tariff approved for container terminal at Tuna Tekra and hence is approved as proposed by the KPT.

- (xi) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The KPT in the original proposal had proposed performance standard of 25 moves/ crane/ hour. The ULAIPL had objected that the proposed performance standards of 25 moves/ crane/ hour cannot be achieved as the project involves handling container by old quay cranes to be handed over by the KPT. That being so, in the revised proposal, the KPT has proposed the Performance Standards in terms of gross berth day output at 20 moves/ crane/ hour. The deviation from the normative productivity level of 25 moves/ crane/ hour prescribed in the 2008 guidelines has been dealt with in the preceding paragraphs and hence not repeated here. Since revised proposed performance standard of 20 moves/ crane/ hour is found to be at the level of handling rate considered in the optimal quay capacity calculation, the same is incorporated as proposed by the port.

The Performance Standards for dwell time of container is proposed at 2 days for import and 4 days for export in line with the norms of dwell time in the TAMP Guidelines 2008 and as considered in the optimal yard capacity calculation. The KPT has also proposed performance standards in respect of turnaround time for receipt/ delivery operation which are found to be at par with the performance standards proposed for Container Terminal at Tuna Tekra.

In spite of a specific request to prescribe the conditionalities governing the performance standards for the various cargoes, the KPT has not prescribed the same.

Since clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards based on the proposal of the port, the Performance Standards as proposed by the port is notified along with the Reference Tariff Schedule.

- (xii) The KPT has proposed a general note relating to indexation factor wherein the base WPI to be considered for automatic adjustment every year is proposed as 1 January 2014. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are as of the year 2014 and the tariff is being notified in the year 2014, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2014 as proposed by the KPT.

- 16.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.
- 16.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - IV** and the Performance Standards as proposed by the port is attached as **Annex - V**.
- 16.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for Container Terminal at berth nos.11 and 12 at KPT and notifies it alongwith the Performance Standards.
- 16.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.
- 16.5. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.
- However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- 16.6. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.
- 16.7. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the KPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- 16.8. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- 16.9. After considering the views of the KPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- 16.10. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- 16.11. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.
- 16.12. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.
- 16.13. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.
- 16.14. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.
- 16.15. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the

likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

16.16. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

16.17. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

16.18. The actual performance of the operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the KPT. If any action is to be taken against the operator, the KPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

16.19. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the operator shall submit to this Authority through the KPT a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT III/4/Exty./143/2014]

ANNEX - I

FORMULATION OF REFERENCE TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL AT KANDLA PORT TRUST FOR BERTH NOS. 11 AND 12 FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 GUIDELINES.

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Estimates by KPT in its Ist Revised Proposal dated 4.10.2014	Estimates in IInd Revised Proposal of KPT dated 15.11.2014	As considered by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>				
(i)	<u>Optimal Quay Capacity</u>		Values considered by KPT	Values considered by KPT	
	<u>Values for detemining the quay capacity</u>		Not Computed. Considered designated capacity of container terminal when operated by the earlier BOT operator ABGKCTL at 0.6 TEUs		
	A = Number of Gantry Cranes deployed for work in an year.	= Berth Length / 100		4.00	4.00
				=545/100	=545/100
				Comes to 5 but considered 4 Nos.	
	B = Number of working hours of gantry cranes in an year.	= 24 * 365 hours		8760.00	8760.00
				= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours
	C = Average number of moves per gantry crane.	= 25 moves per hour		20.00	20.00
	D = TEU ratio	= 1.3		1.30	1.30
	E = 70%	= 70%		70%	70%
	Optimal Quay Capacity = A * B * C * D * E in TEUs		-	6,37,728	6,37,728
	Optimal Quay Capacity considered in tariff computation (in TEUs)		6,00,000	6,00,000	6,37,728
(ii)	<u>Optimal Yard Capacity</u>				
	G = Total Ground Slot in TEUs	= 720 TEUs per hectare	3662.25	3662.25	4626
			= 285 TEUs* 12.85 hectares	= 285 TEUs* 12.85 hectares	= 360 TEUs* 12.85 hectares
	H = Average Stack height	= 2.50	2.50	2.50	2.50
	P = Period in number of days	= 365	365.00	365.00	365.00
	S = Surge factor	= 1.3	1.30	1.30	1.30
	D = Average Dwell Time	= 4 days for Export & 2 days for Import	3.00	3.00	3.00
	Optimal Yard Capacity = 0.7 * G * H * P In TEUs		*	*	
			5,99,811	5,99,811	7,57,656
	S * D				
	** Considering the designated capacity as 0.6 million TEUs and other parameters the KPT has arrived at the container stackyard area of 12.85				

	hectares. The area has been then rounded off to 15 ha. No detailed computation of yard capacity is furnished by KPT. The above computation of the KPT is shown here based on the parameters made available by the KPT for optimal capacity assessed by KPT at 0.6 million TEUs.				
	Optimal Yard Capacity (Rounded off by KPT)		6,00,000	6,00,000	7,57,656
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in TEUs).		6,00,000	6,00,000	6,37,728
II	Capital Cost				
(i).	Container Handling Activity	Norms wherever prescribed	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores
	(a). Civil Cost	As estimated by the terminal			
	(i). Back up area Development (This includes supporting assets also)	--	64.76	64.76	64.76
	(ii). Water supply civil works	--	0.15	0.15	0.15
	(iii). Development of Land area along the rail siding.	--	3.91	3.91	3.91
	Subtotal (a)		68.83	68.83	68.83
	(b). Mechanical cost				
	(i). Cost of existing equipments to be taken over from KPT - Quay Gantry Crane - 4 Nos. Rubber Tyred Gantry Crane - 4 Nos. Reach Stacker / Top lift truck - 3 Nos. Tractor Trailers - 15 Nos. plus repair cost	--	164.42	164.42	164.42
			Upfront payable to KPT Rs.143.63cr at fair value of assets + estimated repairs on equipments Rs.20.34cr + 0.45cr repairs of tractor trailers	Upfront payable to KPT Rs.143.63cr at fair value of assets + estimated repairs on equipments Rs.20.34cr + 0.45cr repairs of tractor trailers	Upfront payable to KPT Rs.143.63cr at fair value of assets + estimated repairs on equipments Rs.20.34cr + 0.45cr repairs of tractor trailers
	(ii). Rubber Tyred Gantry Crane - 4 Nos.	3 nos. for each Quay Gantry crane	43.20	43.20	43.20
	(iii). Tractor Trailers - 9 Nos.	6 nos. for each Quay Gantry Crane	1.98	1.98	3.33
			9 nos. * Rs.22.0 lakhs	9 nos. * Rs.22.0 lakhs	9 nos. * Rs.37.0 lakhs
	(iv). Installation of Electrical sub-station (LS provided by CME dept.)	--	1.00	1.00	1.00
	(v). Firefighting	--	0.95	0.95	0.95
	(vi). Electrical and illumination systems	--	1.00	1.00	1.00
	Subtotal (b)		212.55	212.55	213.90
			281.38	281.38	282.73
	Subtotal (a +b)				
	(c). IT System Cost	2% of Civil & Equipment Cost	5.63	5.63	5.65
			2% * Rs.281.38cr	2% * Rs.281.38cr	2% * Rs.281.73cr
	(d). Other Cost	10% of Civil & Equipment Cost	28.14	28.14	28.27
			10% * Rs.281.38cr	10% * Rs.281.38cr	10% * Rs.281.73cr
	(e). Total Capital Cost of the Project (a + b + c + d)		315.14	315.14	316.65

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Estimates by KPT in its 1st Revised Proposal dated 4.10.2014	Estimates in IIInd Revised Proposal of KPT dated 15.11.2014	As considered by TAMP
III	Operating Cost Estimation				
	(a). Power Cost	8 KWH per TEU * Prevailing unit rate	4.06	4.56	4.84
			8 KWH * Rs.8.46/KWH * 600000TEU's	8 KWH * Rs.9.49/KWH * 600000TEU's	8 KWH * Rs.9.49/KWH * 637728TEU's
	(b). Fuel	4 litres per TEU * Prevailing unit rate	15.16	15.16	14.82
			4 litres * Rs.63.15. per litre * 600000TEU's	4 litres * Rs.63.15 per litre * 600000TEU's	4 litres * Rs.58.11 per litre * 637728TEU's
	(c). Repair & Maintenance				

(i). Civil Assets	1% of cost of Civil assets	0.77	0.76		0.76			
		1% * 77.09cr [i.e. Rs.68.83 + 8.26 (12% of civil cost towards IT & other cost)]	1% *75.71cr [i.e. Rs.68.83 + 6.88 (10% of civil cost towards other cost)]		1% *75.71cr [i.e. Rs.68.83 cr + 6.88 (10% of civil cost towards other cost)]			
(ii). Mechanical & Electrical works	2% of cost of Equipments	4.76	6.16		6.19			
		2% *238.06cr [i.e. Rs.212.55 + 25.51 (12% of Mechanical & Electrical cost towards IT & other cost)]	2% * 308.16cr [i.e. Rs.212.55cr + 21.26cr (i.e. 10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)+74.35cr being the diff. between replacement cost of assets to be handed over by KPT assessed by the valuer appointed by the KPT and fair value of assets considered in capex]		2% * 308.16cr [i.e. Rs.212.55cr + 21.26cr (i.e. 10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)+74.35cr being the diff. between replacement cost of assets to be handed over by KPT assessed by the valuer appointed by the KPT and fair value of assets considered in capex]			
(iii). IT		--	0.11		0.11			
			2% of 5.63		2% of 5.63			
(d). Insurance	1% of Gross fixed assets	3.15	3.15		3.17			
		1% * Rs.315.14cr	1% * Rs.315.14cr		1% * Rs.315.14cr			
(e). Depreciation	As per Companies Act or provisions of LA whichever is higher							
(i). Civil works		2.57	2.53		2.53			
		3.34% of Rs.77.09cr	3.34% of Rs.75.71cr		3.34% of Rs.75.71cr			
(ii). Mechanical & Electrical works		24.61	24.18		23.53			
		10.34% of Rs.238.06cr	10.34% of Rs.233.80cr [i.e. Rs.212.55cr + 21.26cr (i.e. 10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)]		10% of Rs.233.80cr [i.e. Rs.212.55cr + 21.26cr (i.e. 10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)]			
(iii). IT		--	0.91		0.94			
			16.21% of Rs 5.63cr		16.67% of Rs 5.63cr			
(f). License Fee	As per the Rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Port Trusts							
(i). Land area		7.42	7.42		7.42			
		212034 sq. mtr. * Rs.350.16/ sq. mtr.	212034 sq. mtr. * Rs.350.16/ sq. mtr.		212034 sq. mtr. * Rs.350.16/ sq. mtr.			
(ii). Water area		0.35	--		--			
		20056 sq. mtr. * Rs.175.08 / sq. mtr.						
(g). Other Expenses (for terminals having capacity more than 0.5 million TEUs)	10% of Gross fixed assets value	31.51	31.51		31.66			
		10% * Rs.315.14 cr	10% * Rs.315.14 cr		10% * Rs.315.14 cr			
Total Operating Cost (a to f)		94.38	96.45		95.98			
IV	Annual Revenue Requirement							
(a).	Annual Revenue Requirement ARR							
	(i). Total Operating Cost	94.38	96.45		95.98			
	(ii). Return on Capital Employed @ 16%	50.42	50.42		50.66			
	(iii). Total Revenue Requirement	144.80	146.87		146.64			
(b).	Apportionment of Revenue Requirement	% of total ARR						
	(i). Container Handling Charges	90%	90%	130.32	90%	132.19	90%	131.98
	(ii). Storage Charges	7%	7%	10.14	7%	10.28	7%	10.27
	(iii). Miscellaneous Charge	3%	3%	4.34	3%	4.41	3%	4.40
	(iv). Total Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		100%	144.80	100%	146.87	100%	146.64

Detailed Tariff Computation as furnished by Kandla Port Trust
Operation and Maintenance of Container Terminal at 11th and 12th Berths on BOT Basis at Kandla Port on "as is where is" basis
SOR Formulation

Traffic Volume Break Up - Assumed for SOR Calculation					
Optimal Capacity	600000	TEUs/Annum	FEU Rates	1.5	times TEU
TEUs	323077	70%	Foreign	41.60%	
FEUs	138462	30%	Coastal	58.40%	
Total Containers	461538				

TARIFF COMPUTATION

Sr. No.	Particulars	% of Vol.	Vol. in boxes	Break up of volume		Reference tariff approved in Order No.TAMP/43/2013- KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container Terminal (CT)		Revenue estimate at upfront tariff approved for Tuna tekra for traffic reportedly as per the Feasibility Report for CT at Tuna Tekra	Proposed rate arrived by KPT for Berth nos.11 and 12 applying correction factor of 73.43% for optimal capacity of 6 lacs TEUs	
				20' (in boxes)	40' (in boxes)	Rs./TEU	Rs./FEU		Rs./TEU	Rs./FEU
1	Total Containers		4,61,538	323077	138462					
A.	Handling Charges:									
2	Laden:	64.07%								
(i)	Foreign	41.60%								
(a)	Normal	59.65%	1,14,547	80,183	34,364	3755.04	5,632.56	49.46	2,757.22	4,135.84
(b)	ODC	1.56%	2,986	2,090	896	7510.09	11,265.14	2.58	5,514.46	8,271.68
(c)	Hazardous	0.78%	1,493	1,045	448	4694.65	7,041.98	0.81	3,447.15	5,170.73
(d)	Reefer	2.08%	4,001	2,801	1,200	3755.04	5,632.56	1.73	2,757.22	4,135.84
(ii)	Coastal	58.40%								
(a)	Normal	59.65%	1,60,778	1,12,545	48,234	2253.03	3,379.55	41.66	1,654.34	2,481.51
(b)	ODC	1.56%	4,191	2,934	1,257	4506.05	6,759.08	2.17	3,308.67	4,963.01
(c)	Hazardous	0.78%	2,096	1,467	629	2817.13	4,225.70	0.68	2,068.54	3,102.81
(d)	Reefer	2.08%	5,616	3,931	1,685	2253.03	3,379.55	1.46	1,654.34	2,481.51
(iii)	Transshipment	0.00%	-	-	-	4043.89	6,065.84	-	2,969.32	4,453.98
3	Empty:	35.93%	1,65,830	1,16,081	49,749					
(i)	Normal including Reefer	35.06%	1,61,805	1,13,263	48,541					
(a)	Foreign	41.60%	67,317	47,122	20,195	3032.92	4,549.38	23.48	2,226.99	3,340.49
(b)	Coastal	58.40%	94,487	66,141	28,346	1819.75	2,729.63	19.77	1,336.19	2,004.29
(ii)	ODC	0.87%	4,025	2,817	1,207					
(a)	Foreign	41.60%	1,675	1,172	502	6065.83	9,098.75	1.17	4,453.97	6,680.96
(b)	Coastal	58.40%	2,350	1,645	705	3639.5	5,459.25	0.98	2,672.39	4,008.58
4	Transport to rail flat from Container Yard and vice versa for lift on / lift off of Rail borne container cargo	4.10%	18,920	13,244	5,676				-	-
(i)	Laden	64.07%	12,122	8,485	3,637				-	-
(a)	Normal and Reefer	61.74%	11,681	8,176	3,504	1877.52	2,816.28	2.52	1,378.61	2,067.92
(b)	Hazardous	0.78%	147	103	44	2346.48	3,519.72	0.04	1,722.96	2,584.43
(c)	ODC	1.56%	294	206	88	3755.04	5,632.56	0.13	2,757.22	4,135.84
(ii)	Empty	35.93%	6,798	4,758	2,039	1877.52	2,816.28	1.47	1,378.61	2,067.92

[illegible]

Detailed computation of tariff for Container Terminal at Berth nos.11 and 12 as furnished by the KPT and modified by TAMP

Particulars	Considered by KPT		Considered by TAMP	
Optimal Capacity	600000	TEUs/An num	637728	TEUs/An num
TEUs	323077	70%	343392	70%
FEUs	138462	30%	147168	30%
Total Containers	461538		490560	

Volume Break Up - Assumed for SOR Calculation as furnished by KPT and considered by TAMP		
FEU Rates	1.5	times TEU
Foreign	41.60%	
Coastal	58.40%	

TARIFF COMPUTATION

Sr. No.	Particulars	% of Vol.	Vol. in boxes	Break up of volume		Reference tariff approved in Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container Terminal (CT)		Revenue estimate at upfront tariff approved for Tuna tekra for traffic reportedly as per the Feasibility Report for CT at Tuna Tekra	Proposed rate arrived by KPT for Berth nos.11 and 12 applying correction factor of 73.43% for optimal capacity of 6 lacs TEUs		Rate derived by TAMP applying correction factor of 68.70% for optimal capacity of 6,37,728 TEUs		Cross check of Revenue Estimates at rates approved by TAMP		
				20' (in boxes)	40' (in boxes)	Rs./ TEU	Rs./ FEU		Rs./ TEU	Rs./ FEU	Rs./ TEU	Rs./ FEU	Rs. in crores for 20'	Rs. in crores for 40'	Total
1	Total Containers		4,90,560	343392	147168										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
A.	Handling Charges:			=3*70%	=3*30%		=6*1.5times	9=((4*6)+(5*7))/10^7					=4*11/10^7	=5*12/10^7	=13+14
2	Laden:	64.07%													
(i)	Foreign	41.60%													
(a)	Normal	59.65%	1,21,749	85,224	36,525	3,755.04	5,632.56	52.57	2,757.22	4,135.84	2,590.23	3,885.34	22.08	14.19	36.27
(b)	ODC	1.56%	3,174	2,222	952	7,510.09	11,265.14	2.74	5,514.46	8,271.68	5,180.46	7,770.69	1.15	0.74	1.89
(c)	Hazardous	0.78%	1,587	1,111	476	4,694.65	7,041.98	0.86	3,447.15	5,170.73	3,238.37	4,857.55	0.36	0.23	0.59
(d)	Reefer	2.08%	4,253	2,977	1,276	3,755.04	5,632.56	1.84	2,757.22	4,135.84	2,590.23	3,885.34	0.77	0.50	1.27
(ii)	Coastal	58.40%							-	-			-	-	-
(a)	Normal	59.65%	1,70,888	1,19,622	51,266	2,253.03	3,379.55	44.28	1,654.34	2,481.51	1,554.14	2,331.21	18.59	11.95	30.54
(b)	ODC	1.56%	4,455	3,118	1,336	4,506.05	6,759.08	2.31	3,308.67	4,963.01	3,108.27	4,662.41	0.97	0.62	1.59
(c)	Hazardous	0.78%	2,227	1,559	668	2,817.13	4,225.70	0.72	2,068.54	3,102.81	1,943.26	2,914.88	0.30	0.19	0.50
(d)	Reefer	2.08%	5,970	4,179	1,791	2,253.03	3,379.55	1.55	1,654.34	2,481.51	1,554.14	2,331.21	0.65	0.42	1.07
(iii)	Transshipment	0.00%	-	-	-	4,043.89	6,065.84	-	2,969.32	4,453.98	2,789.48	4,184.21	-	-	-
3	Empty:	35.93%	1,76,257	1,23,380	52,877				-	-			-	-	-
(i)	Normal including Reefer	35.06%	1,71,979	1,20,385	51,594				-	-			-	-	-
(a)	Foreign	41.60%	71,550	50,085	21,465	3,032.92	4,549.38	24.96	2,226.99	3,340.49	2,092.11	3,138.16	10.48	6.74	17.21
(b)	Coastal	58.40%	1,00,429	70,300	30,129	1,819.75	2,729.63	21.02	1,336.19	2,004.29	1,255.26	1,882.90	8.82	5.67	14.50
(ii)	ODC	0.87%	4,278	2,995	1,283				-	-			-	-	-
(a)	Foreign	41.60%	1,780	1,246	534	6,065.83	9,098.75	1.24	4,453.97	6,680.96	4,184.21	6,276.31	0.52	0.34	0.86
(b)	Coastal	58.40%	2,498	1,749	749	3,639.50	5,459.25	1.05	2,672.39	4,008.58	2,510.53	3,765.79	0.44	0.28	0.72
4	Transport to rail flat from Container Yard and vice versa for lift on / lift off of Rail borne container cargo	4.10%	20,109	14,077	6,033										
(i)	Laden	64.07%	12,884	9,019	3,865										
(a)	Normal and Reefer	61.74%	12,415	8,691	3,725	1,877.52	2,816.28	2.68	1,378.61	2,067.92	1,295.11	1,942.67	1.13	0.72	1.85
(b)	Hazardous	0.78%	156	109	47	2,346.48	3,519.72	0.04	1,722.96	2,584.43	1,618.60	2,427.90	0.02	0.01	0.03
(c)	ODC	1.56%	313	219	94	3,755.04	5,632.56	0.14	2,757.22	4,135.84	2,590.23	3,885.34	0.06	0.04	0.09
(ii)	Empty	35.93%	7,225	5,058	2,168	1,877.52	2,816.28	1.56	1,378.61	2,067.92	1,295.11	1,942.67	0.66	0.42	1.08

Sr. No.	Particulars	% of Vol.	Vol. in boxes	Break up of volume		Reference tariff approved in Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container Terminal (CT)		Revenue estimate at upfront tariff approved for Tuna tekra for traffic reportedly as per the Feasibility Report for CT at Tuna Tekra	Proposed rate arrived by KPT for Berth nos.11 and 12 applying correction factor of 73.43% for optimal capacity of 6 lacs TEUs		Rate derived by TAMP applying correction factor of 68.70% for optimal capacity of 6,37,728 TEUs		Cross check of Revenue Estimates at TAMP rates approved		
				20' (in boxes)	40' (in boxes)	Rs./TEU	Rs./FEU	in Rs. Crs.	Rs./T EU	Rs./FE U	Rs./TE U	Rs/ FEU	Rs. in crores for 20'	Rs. in crores for 40'	Total
5	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	95.90%	4,70,451	3,29,315	1,41,135										
(i)	Laden	64.07%	3,01,419	2,10,993	90,426										
(a)	Normal and Reefer	61.74%	2,90,445	2,03,311	87,133	577.70	866.55	19.30	424.19	636.28	398.50	597.75	8.10	5.21	13.31
(b)	Hazardous	0.78%	3,658	2,561	1,097	722.12	1,083.18	0.30	530.23	795.35	498.12	747.18	0.13	0.08	0.21
(c)	ODC	1.56%	7,316	5,121	2,195	1,155.40	1,733.10	0.97	848.38	1,272.57	796.99	1,195.49	0.41	0.26	0.67
(ii)	Empty	35.93%	1,69,032	1,18,322	50,710	577.70	866.55	11.23	424.19	636.28	398.50	597.75	4.72	3.03	7.75
6	Total revenue estimated from Container Handling Charges at the rate approved for Tuna Tekra Container Terminal							191.34					80.34	51.65	131.99
7	Revenue Requirement from Handling charge as estimated by TAMP (Refer Sl. No. (IV) (b) (i) in Annex - II)							131.98							
8	Correction Factor for Rates arrived by TAMP following the approach of the KPT as against 73.43% by KPT							68.98%							

Tariff arrived for Miscellaneous Services applying the correction factor of 68.98% arrived for handling charge															
B.	Miscellaneous Services														
						Per Box Rate			Per Box Rate		Per Box Rate				
9.	Hatch cover handling- Without landing on quay														
(i)	Foreign					4,225.48			3,102.66		2,914.74		No detailed Revenue estimation furnished by KPT. Hence not possible to cross check. The approach adopted by KPT of applying Correction Factor of handling charges is applied misc. services as done by the KPT.		
(a)	Foreign					4,225.48			3,102.66		2,914.74				
(b)	Coastal					2,535.29			1,861.59		1,748.84				
(ii)	With landing on quay								-		-				
(a)	Foreign					1,689.94			1,240.88		1,165.72				
(b)	Coastal					1,013.97			744.53		699.44				
						Rs./TEU	Rs./FEU		Rs./TEU	Rs./FEU	Rs./TEU	Rs./FEU			
10	Shifting of Containers														
(i)	Containers shifted from one yard to another yard within the terminal for the purpose of custom inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.					2,432.46	3,648.69		1,786.09	2,679.13	1,677.91	2,516.87			
(ii)	Containers stacked in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.					286.10	429.15		210.08	315.11	197.35	296.03			
11	Restow handling														
(i)	Hatch to Hatch (involving one move only)														
(a)	Foreign					1,408.30	2,112.45		1,034.08	1,551.11	971.45	1,457.17			
(b)	Coastal					844.98	1,267.47		620.45	930.67	582.87	874.30			

(ii)	Other than that mentioned in (i)								-	-	-	-	
(a)	Foreign					5,633.77	8,450.66		4,136.72	6,205.09	3,886.17	5,829.26	
(b)	Coastal					3,380.26	5,070.39		2,482.03	3,723.05	2,331.70	3,497.56	
12	Reefer Containers - Electricity connection, monitoring & Disconnection					281.66	422.49		206.82	310.22	194.29	291.43	

STORAGE CHARGE COMPUTATION

		Reference tariff approved in Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container Terminal Reference tariff approved in Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container Terminal			Proposed rate arrived by KPT for Berth nos.11 and 12 applying correction factor of 73.43% as arrived for Handling Charge			Rate derived by TAMP applying correction factor of 68.98% as arrived for Handling Charge		
Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)			Rate per container per day or part thereof (in ₹)			Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded									
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty									
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded									
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35

4	Non-ICD/ CFS Export - Empty									
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days *	1091.2	2182.4	33273.59	801.24	1602.48	24431.89	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
5	CFS Import loaded - moved by road									
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35

6	CFS Import empty - moved by road									
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
7	CFS Export loaded - moved by road									
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
8	CFS Export empty - moved by road									
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1064.23	2128.47	3192.70

	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail									
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-15 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	632.62	1265.24	1897.87
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2532.24	5064.46	7596.70
10	Transshipment - Loaded									
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1266.11	2532.24	3798.35
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2532.24	5064.46	7596.70
11	Transshipment - Empty									
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	752.71	1505.42	2258.12
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2532.24	5064.46	7596.70
Note: * The rate for above 40' container at Sr. No. 4 of the slab 19-22 days in the Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 at Tuna Tekra shows typographical error. The rate approved by TAMP is arrived by considering the correct rate of Tuna Tekra which should be Rs.3273.59 instead of Rs.33273.59 and applying correction factor of 68.98% and approved rate comes to Rs.2258.12										

Annex - IV**KANDLA PORT TRUST****Reference Tariff Schedule for Operation and Maintenance of Container Terminal at 11th and 12th Berths on BOT Basis at Kandla Port on "as is where is" basis****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal Vessel.
- (iii) **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv) **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v) **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi) **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii) **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii) **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix) **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x) **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi) **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii) **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii) **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv) **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv) **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi) **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i)
 - (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

- (d) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv) (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d) For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e) The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v) Interest on delayed payments / refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

Vessel Related Charges shall continue being collected by Kandla Port Trust as per the terms and conditions of Scale of Rates of KPT as revised from time to time.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.

- (iv) Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	2590.23	2092.11	1554.14	1255.26
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1295.11	1295.11	1295.11	1295.11
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	398.50	398.50	398.50	398.50

B. Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	2590.23	2092.11	1554.14	1255.26
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1295.11	1295.11	1295.11	1295.11
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	398.50	398.50	398.50	398.50

C. Hazardous Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	3238.37	1943.26
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1618.60	1618.60
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	498.12	498.12

D. Transshipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	2988.72	2590.23	1793.23	1554.14
2	3001 – 6000 TEUs	2789.48	2390.98	1673.68	1434.59
3	6001 – 9000 TEUs	2590.23	2191.73	1554.14	1315.03
4	Thereafter	2390.98	1992.48	1434.59	1195.49

Notes:

- (1) Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	5180.46	4184.21	3108.27	2510.53
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2590.23	2590.23	2590.23	2590.23
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	796.99	796.99	796.99	796.99

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	316.75	633.49	950.24
	7-9 days	376.79	753.58	1130.37
	10-12 days	448.14	896.29	1344.43
	13-15 days	532.55	1065.11	1597.65
	16-18 days	632.62	1265.24	1897.87
	19-22 days	752.71	1505.42	2258.12
	23-26 days	895.42	1790.84	2686.25
	27-30 days	1064.23	2128.47	3192.70
	Thereafter	1266.11	2532.24	3798.35
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	632.62	1265.24	1897.87

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
	16-30 days	1266.11	2532.24	3798.35
	Thereafter	2532.24	5064.46	7596.70
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1266.11	2532.24	3798.35
	Thereafter	2532.24	5064.46	7596.70
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	752.71	1505.42	2258.12
	Thereafter	2532.24	5064.46	7596.70

Notes:

- (1) The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4) A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5) Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7) Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8) Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9) In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10) In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11) The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user
- (12) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:

- (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii) The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
- (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3 CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in `)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in `)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	194.29	194.29	194.29	194.29

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

B. Other Services Rendered

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in `)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	1677.91	1677.91	1677.91	1677.91
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	197.35	197.35	197.35	197.35

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in `)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	2914.74	1748.84
2	Without placing it on the Quay	1165.72	699.44

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	971.45	971.45	582.87	582.87
(b)	Other than (a) mentioned above	3886.17	3886.17	2331.70	2331.70

4. GENERAL NOTE TO CHAPTER- 2 AND 3:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2014 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - V**PERFORMANCE STANDARDS**

Sr. No.	Performance Standard	Value / Unit
1.	Gross Berth Output	20 Moves / Crane / hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
3.	Turnaround Time for receipt / delivery operation	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours